vincent.grelliere@orange.fr

Université de Toulouse

Université Toulouse I Capitole

IDETCOM

Faculté de Droit

L'auteur réserve ses droits de propriété intellectuelle sur ces notes sommaires de droit aérospatial

ABREGE DE DROIT AERIEN ET SPATIAL

Par Vincent GRELLIÈRE

Le plan

Introduction (page 9)

La volonté de l'homme d'évoluer et de se déplacer dans l'espace proche ou lointain et le désir séculaire de percer les secrets de l'univers

Les caractères du droit aérien et spatial (page 11)

Les sources du droit aérien et du droit spatial (page 11)

Première partie. Le milieu : l'air et l'espace (page 22)

Titre I. L'espace (page 22)

Chapitre I. L'espace aérien : l'atmosphère (page 22)

Chapitre II. L'espace extra-atmosphérique : les corps célestes et le cosmos (page 23)

Titre II. La circulation et la navigation dans l'air et dans l'espace (page 25)

Titre III. Les infrastructures au sol (page 32)

Chapitre I. Les lieux d'envol : les aérodromes et les centres spatiaux (page 32)

Chapitre II. Les aides à la navigation (page 61)

Deuxième partie. Les biens (page 72)

Titre I. Les objets affectés à la navigation aérienne et spatiale (page 72)

Chapitre I. L'aéronef (page 72)

Les définitions

La distinction entre les aérostats (ballons et dirigeables) et les aérodynes (planeurs, avions, hélicoptères)

I. L'identification de l'aéronef

Aéronefs civils

L'immatriculation de l'aéronef sur le registre public

Aéronefs militaires et aéronefs d'État

II. Les contrats sur aéronef

Le transfert de la propriété : la vente- achat d'aéronef

La transmission de la jouissance : location, crédit-bail, affrètement, prêt d'aéronef

Chapitre II. L'objet spatial (page 97)

Titre II. Les risques de l'air et de l'espace (page 103)

Chapitre I. Les responsabilités encourues entre participants à l'aventure aérienne et spatiale (page 104)

Chapitre II. Les dommages subis par les tiers à la surface (page 107)

Sous-Chapitre I. Le régime de droit commun : la responsabilité de plein droit de l'exploitant (page 107)

Sous-Chapitre II. Les régimes spéciaux en matière d'environnement (page 114)

Section I. Les nuisances acoustiques (page 114)

Section II. La pollution de l'air du fait de la combustion des produits pétroliers par les moteurs d'avion (page 124)

Troisième partie. Les acteurs des activités aériennes et spatiales (page 138)

Titre I. Les autorités publiques (page 138)

Titre II. L'industrie aéronautique et spatiale (page 146)

Titre III. Les exploitants (page 192)

Sous-Titre I. L'exploitation à caractère économique (page 192)

Chapitre I. Les entreprises de transport aérien : les transporteurs aériens commerciaux (page 193)

Sous-Chapitre I. Les conditions requises pour effectuer des transports aériens à titre onéreux (page 196)

§ I. Le certificat de transporteur aérien (page 196)

La sécurité de l'exploitation

§ II. La licence d'exploitation (page 200)

Capitaux majoritairement européens

Capacités financières

§ III. Les droits de trafic (page 203)

§ IV. Les capacités (page 212)

§ V. Les tarifs (page 212)

§ VI. Le financement public : les aides d'État (page 212)

Sous-Chapitre II. Les coopérations entre entreprises de transport (page 222)

Les franchises

Les alliances, Sky Team, Star Alliance, one World Alliance

Les concentrations entre entreprises de transport

Chapitre II. Les opérateurs du spatial (page 229)

Les entreprises de lancement (page 229)

Les exploitants d'objets spatiaux (page 232)

Sous-Titre II. L'aviation légère et sportive (page 233)

Titre IV. Les navigants (page 242)

Chapitre I. Le navigant aérien (page 242)

Annexe : Les enquêtes en cas d'accident (page 259)

L'enquête de sécurité (page 261)

L'enquête de justice (page 265)

Chapitre II. L'astronaute (page 268)

Titre V. Les entreprises et le personnel au sol (page 268)

Quatrième partie. Les activités aériennes et spatiales (page 270)

Titre I. Les déplacements des personnes et des biens (page 270)

Sous-Titre I. Les déplacements par aéronef (page 270)

Chapitre I. Les transports aériens (page 271)

Les sources du droit (page 271)

Le droit interne : la théorie générale du droit des obligations et de la responsabilité contractuelle et le droit applicable au contrat de transport

Le droit européen : le règlement de 1997 modifié en 2002 soumettant la responsabilité du transporteur aérien européen au régime de la convention de Montréal, le règlement de 2004 en matière d'annulation de vol et de retard, le règlement de 2006 sur les droits des handicapés

Le droit uniforme universel : la convention de Varsovie de 1929 à laquelle succède la convention de Montréal de 1999

Sous-Chapitre I. La conclusion du contrat de transport aérien (page 288)

Section I. La qualification du contrat (page 288)

Section II. Les parties au contrat de transport (page 294)

Section III. Les titres de transport (page 315)

Sous-Chapitre II. Les obligations des parties contractantes (page 316)

Section I. Les obligations incombant aux contractants dans le transport de personnes et de leurs bagages (page 316)

§ I. Les obligations du passager (page 316)

§ II. Les obligations du transporteur de personnes (page 321)

L'obligation d'acheminer le passager à destination

L’obligation de sécurité

L’obligation d’exactitude, de célérité et de ponctualité

Section II. Les obligations des parties dans le transport du fret (page 329)

Les obligations de l’expéditeur

Les obligations du transporteur

Les obligations du destinataire

Sous-Chapitre III. La responsabilité du transporteur aérien en cas de dommage aux personnes et aux biens (page 330)

La pénalisation des catastrophes aériennes

Le mécanisme de la responsabilité civile tendant à l’indemnisation des victimes

Section I. Le principe de responsabilité du transporteur (page 332)

Le débat portant sur l’étendue de l’exclusivisme montréalais (page 332)

Sous-Section I. Le dommage corporel des passagers (page 336)

Mort ou lésion corporelle

Origine accidentelle du dommage

Survenance à bord de l’aéronef ou lors des opérations d’embarquement ou de débarquement

Sous-Section II. La perte et les avaries des bagages (page 341)

Sous-Section III. La destruction, la perte et les avaries des marchandises (page 341)

Sous-Section IV. Le dommage résultant du retard (page 343)

§ I. Le dispositif européen (page 343)

A. Les retards dans le transport de personnes

Les solutions de fond

L’indemnisation en cas de refus d’embarquement

L’indemnisation en cas d’annulation de vol

L’indemnisation en cas de retard de plus de 3 heures à l’aéroport de

destination accordée par les arrêts Sturgeon et Nelson de la CJUE

B. Les retards dans le transport des bagages

§ II. Les solutions de la convention de Montréal face au retard (page 350)

Section II. Les causes d'exonération de responsabilité (page 354)

Sous-Section I. Les causes générales d'exonération (page 354)

§ I. Le fait contributif de la victime (page 354)

§ II. Le vice des bagages ou des marchandises (page 355)

Sous-Section II. Les causes d'exonération en recul : les séquelles de la force majeure (page 355)

§ I. Le système à double détente fondé sur l'étendue du dommage en cas de mort ou de lésion corporelle, article 21 § 2 CM (page 355)

Nécessité d'évaluer par passager le montant du dommage

Le seuil de 113 100 euros

En- deçà règne le système de la garantie : le transporteur doit indemniser (sauf fait / faute de la victime)

Au-delà, la compagnie a la possibilité de s'exonérer au titre de la rupture de la causalité en administrant la preuve soit celle suivant laquelle le dommage n'est pas dû à un acte du transporteur ou de ses préposés ou mandataires
soit celle du fait exclusif d'un tiers

§ II. L'exonération en cas de dommage aux marchandises au titre d'un fait de guerre ou d'un acte de l'autorité publique, art. 18 CM (page 357)

§ III. L'exonération en cas de retard (page 357)

A. Le dispositif consumériste européen (page 357)

   Le transporteur n'est exonéré du paiement de l'indemnisation forfaitaire que s'il établit que l'annulation du vol ou que le retard résulte de circonstances extraordinaires et inévitables, article 5 § 3 du règlement du 11 février 2004

B. Le système de la convention de Montréal (page 364)

   Le transporteur se libère s'il fait preuve de sa due diligence ou s'il établit le cas de force majeure, art. 19

Section III. Le principe de réparation (page 365)

Le transporteur est responsable, il n'est pas parvenu à s'exonérer, il doit réparer le dommage

Sous-Section I. Le retour à la réparation intégrale en cas d'accident corporel (page 365)

Sous-Section II. Le maintien de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages et aux marchandises ainsi qu'en cas de retard (page 366)

§ I. Le principe : le plafonnement (page 366)

Le retard des passagers : 4694 DTS

La perte ou le retard des bagages : 1131 DTS

La perte ou le retard des marchandises : 19 DTS par kg

§ II. L'éviction du plafond et le retour à la réparation intégrale (page 369)

Dol et faute inexcusable : retard des passagers, perte et retard des bagages

Le cas particulier du transport de marchandises : la limite de réparation est en principe infranchissable, à moins de faire appel à l'adage "dolus omnia corrumpit"

Section IV. L'obtention de la réparation (page 370)

Sous-Section I. La phase pré- contentieuse, para ou extra-contentieuse (page 370)

La protection par le droit consumériste européen des passagers, victimes d'une annulation de vol, d'un refus d'embarquement ou d'un retard

L'indemnisation des victimes d'infractions par le fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme

Les avances et paiements anticipés en cas de mort ou de lésion

Les protestations à adresser au transporteur en cas d'avarie ou de retard des bagages ou des marchandises

Sous-Section II. Le contentieux (page 376)

§ I. Les titulaires du pouvoir d'action (page 376)

Les demandeurs (page 376)

Les défendeurs (page 379)

(Les actions en responsabilité à l'encontre des préposés)

§ II. La compétence juridictionnelle (page 380)

La compétence internationale directe et la compétence territoriale

La compétence d'attribution (page 394)

Les juridictions civiles et commerciales

Les juridictions répressives saisies de l'action civile sont compétentes pour accorder réparation

§ III. Le délai de l'action en réparation (page 399)

§ IV. Les frais de justice (page 403)

Chapitre II. Les ventes aériennes (page 404)

Chapitre III. Les assurances aériennes (page 405)

Sous-Titre II. Les lancements et les évolutions dans l'espace extra-atmosphérique (page 415)

Le contrat de lancement de satellite (page 415)

Le transport spatial (page 419)

Les assurances spatiales (page 421)

Titre II. Le travail aérien et spatial (page 426)

Sous-Titre I. Le travail aérien (page 426)

Sous-Titre II. Les activités menées dans l'espace (page 429)

Section I. Les activités de la défense nationale : la militarisation de l'espace (page 430)

Section II. La recherche scientifique (page 432)

Sous-Section I. La recherche pure (page 432)

Sous-Section II. L'observation de la Terre (page 434)

Sous-Section III. La recherche appliquée (page 437)

Section III. Les télécommunications spatiales (page 437)

Section IV. La radio navigation : GPS et Galileo (page 441)

Introduction

La planète Terre est un point minuscule de l'Univers
Le silence éternel de ces espaces infinis m'effraie (Blaise Pascal, Les Pensées, transition n° 7/8)
La Terre est une planète du système solaire, lui-même faisant partie d'une galaxie, la voie lactée
La formation de la Terre
L'apparition de la vie sur la Terre
L'homo sapiens, un ζοον πολιτικον, un animal raisonnable, un être intelligent, une poussière d'étoiles, dont on relève l'apparition sur la planète Terre il y a 200 000 ans au terme d'une très longue évolution propre aux organismes vivants.

La motivation des activités humaines dans l'atmosphère et dans le cosmos : il s'agit d'évoluer dans les airs et jusqu'aux planètes du soleil et aux astres et de découvrir l'origine et le fonctionnement de l'Univers.
L'utilité et l'ouverture au débat sur les mystères du cosmos, à déceler et à déchiffrer.
Les activités aériennes et spatiales contribuent au progrès des sciences.
Grâce à elles, l'homme progresse dans sa connaissance des lois de l'univers.

a. Voler dans l'air et dans l'espace

L'homme souhaite depuis l'Antiquité pouvoir faire naviguer des engins dans l'air et dans l'espace. Il veut pouvoir voler dans les airs.
L'humanité ira plus haut encore ; après avoir conquis les mers et la terre, elle s'élèvera vers les hauteurs de l'espace … l'humanité ira loger un jour à l'enseigne des étoiles (Rabelais).
Après le mythe de Dédale et d'Icare [Dédale est l'architecte qui a construit le labyrinthe à Cnossos ; il y est enfermé en compagnie d'Icare, son fils, par le roi Minos ; il s'évade pour regagner Athènes en se fabricant des ailes de plumes et de cire, Icare plus malchanceux et plein d'hybris échoue et perd la vie, il n'écoute pas les recommandations de son père, il se brûle les ailes et la cire qui les retient à son corps avec les rayons du soleil qu'il a approché de trop près], les romans de Lucien de Samosate retraçant des voyages interplanétaires Vera historia et Icaro-Menippus et les ébauches d'oiseau volant de Léonard, l'homme depuis la fin du XVIII° siècle a appris à naviguer dans l'air et il a été capable dans la seconde moitié du XX° siècle de lancer des satellites artificiels tournant autour de la terre , d'envoyer des astronautes sur la lune , de faire des découvertes scientifiques concernant les planètes du système solaire ou d'envoyer des sondes à des milliers de kilomètres.
L'homme mène des activités dans l'air et dans l'espace. Les États et les entités qui mènent ces activités à titre de recherches scientifiques ou pour satisfaire des intérêts de domination politique, militaire ou économique ne peuvent agir durablement isolément de manière anarchique, une exigence de réglementation apparaît, c'est la naissance au début du XX° siècle du droit aérien et à la fin du XX° siècle du droit spatial.
On dit que les activités spatiales favorisent la présence d'emplois hautement qualifiés, qu'elles favorisent le développement de la recherche et de l'industrie.

b. Connaître les mystères de l'univers : l'appétit de savoir

Le comment et le pourquoi ? Tout homme se demande un jour ou l'autre ce qu'il fait en ce monde et quelle est sa destinée.
Virgile, dans le vers 490 du livre II des Géorgiques, écrivait déjà " Felix qui potuit rerum cognoscere causas ".
C'est Aristote qui disait que ce qui est commun à tous les hommes est que tous désirent naturellement savoir.
L'homme se pose plusieurs questions concernant le monde dans lequel il vit :
L'univers a- t-il eu un commencement, une évolution, une expansion, une histoire ? Aura -t -il une fin ?
Ce questionnement est-il légitime ou repose-t-il sur du sable ?
Les hommes de science, les savants, les mathématiciens, les astronomes, depuis le temps reculés de l'Antiquité égyptienne, perse, grecque, chinoise, s'efforcent de discerner les secrets de l'Univers. Son origine, son état, son devenir.

Les moyens d'investigation scientifique de l'époque contemporaine sont sans commune mesure avec les instruments utilisés par Archimède, Galilée, Kepler ou Newton.
La cosmologie est consacrée à l'étude de l'univers : ses origines, son évolution, sa structure, son futur.
C'est en astronomie qu'on étudie les composants de l'univers, galaxies, étoiles, planètes, comètes, astéroïdes.
C'est avec l'astrophysique qu'on étudie compte tenu des lois de la physique l'origine, l'évolution des corps célestes et des astres.
Les deux grandes théories de la relativité et de la mécanique quantique.
L'homme veut savoir et étendre son champ de connaissance.
L'univers observable serait en expansion à un rythme qui s'accélère ; le" big- bang" marquerait, selon l'opinion la plus répandue, la naissance hypothétique de l' (actuel) univers qui remonterait à 13,7 milliards d'années. Cette accélération résulte d'une force appelée l'énergie du vide qui constitue 75 % de l'univers et équilibre la force de gravité. Le restant du cosmos est formé de 5 % de matière visible (étoiles, galaxies, quasars i.e. source d'émission radio quasi stellaire) et de 20 % de matière sombre (matière interstellaire, nébuleuses, trous noirs).
L'hydrogène est le composant prédominant de l'univers.
Le prix Nobel de physique a été décerné en 2011 à trois astrophysiciens américains pour leurs travaux concernant l'expansion accélérée de l'univers, celui-ci est en expansion à une vitesse qui ne cesse de s'accélérer.
Étude effectuée à partir de l'étude de 50 supernovæ éloignées dont la lumière était plus faible que prévu.
En mars 2013, on a fait état d'investigations menées par le satellite Planck, financé à plus de 50 % par le CNRS et le CNES. L'univers daterait de 13,82 milliards d'années, l'univers serait plat et en expansion. La matière « ordinaire » formerait 4,9 % de la masse totale de l'univers. La matière noire en constituerait 26,8 %. Les 68,3 % restant consisterait en une énergie noire, qui serait à l'origine de l'expansion de l'univers.

[On avait fait état en mars 2014 de découvertes effectuées par une équipe d'astrophysiciens américains qui se targuaient d'avoir détecté les premières secousses du big- bang, « les ondes gravitationnelles primordiales » prévues dès 1915 dans la théorie de la relativité générale d'Albert Einstein. Ce qui aurait confirmé l'expansion extrêmement rapide et violente de l'univers dans les premières fractions de son existence. Ces astrophysiciens avaient fait leurs observations depuis un télescope situé dans l'Antarctique en étudiant le fond diffus cosmologique, qui est le très faible rayonnement fossile apparu 380 000 ans après le big- bang. Début 2015 il est affirmé que ces conclusions sont erronées. Ces analyses ont été biaisées par les effets de la poussière galactique. La recherche se poursuit.]

Physique et métaphysique
Certains, adeptes du théisme ou du déisme, croient que Dieu est le créateur de l'univers, c'est l'affirmation de la plupart des grandes religions. D'autres, comme Spinoza, identifient Dieu et la nature, deus sive natura. D'autres pensent que l'univers est soumis au hasard, au fatum, dans son origine et dans son fonctionnement. D'autres, comme Lucrèce, croient en l'éternité du monde.
Etienne Klein, Discours sur l'origine de l'univers
Dans un ouvrage publié durant l'été 2010, Le Grand Dessein, écrit avec le concours d'un auteur américain, l'astrophysicien Hawking soutient l'idée suivant laquelle l'univers a pu se créer de lui-même, à partir de rien, en raison de la loi de la gravité.
D'autres affirment que les mathématiques nouveaux demiurges existaient avant le big- bang.
Max Tegmark (suédois d'origine, professeur au MIT) soutient que l'univers est un objet mathématique. Cette idée aurait déjà été celle d'Euclide et plus près de nous de Galilée. Tout est fait de molécules, de particules, qui sont définies par des nombres. C'est en ayant recours aux mathématiques qu'on a affirmé l'existence d'une particule, un boson, donnant sa mase à toutes les autres. Découverte en 2012 par le collisionneur de particules qui avait été construit à Genève.
Il a émis l'hypothèse de multiples univers, notre univers ne serait qu'une minuscule partie de plusieurs niveaux d'univers.

Le droit aérien et le droit spatial ne relèvent ni de l'astronomie, ni de l'astrologie, ni de la physique, ni de la philosophie, ni de la métaphysique, ni de la théologie.
Ces deux branches jumelles du droit peuvent être définies comme les disciplines académiques faisant l'étude et la synthèse des règles juridiques régissant les activités exercées par les hommes dans l'atmosphère de la terre, sur les corps célestes comme la lune ou les planètes et dans le cosmos.

Le droit aérien et le droit spatial ont pour objet l'étude de règles et de normes forgées par l'Homme, ces règles ne donnent pas principalement des normes de comportement pour l'homme qui vit à terre, elles ont un domaine extra-

terrestre : les tenants du pouvoir terrestre ont dans leur orgueil établi des règles en direction des humains qui se hasardent dans l'espace ou qui envoient des engins dans un monde hostile dans lequel les êtres humains ne sauraient normalement vivre et évoluer durablement.

LES CARACTERES DU DROIT AERIEN ET SPATIAL

Le droit aérien a intellectuellement subi l'influence de son grand ancêtre qu'est le droit maritime. Quand on a fixé le statut et le régime de l'aéronef, l'attraction des dispositions concernant le navire est évidente. Le droit spatial s'est en partie placé à la suite de son devancier qu'est le droit aérien.
Le droit maritime est le droit du navire, le droit aérien le droit de l'aéronef, le droit spatial est le droit de l'objet spatial. C'est l'engin qui sert à l'homme pour naviguer dans les espaces, mer et océan, air, cosmos, qui sert d'élément discriminant entre les disciplines. En droit maritime, on sent l'odeur de la mer et les mouvements des vagues ; en droit aérien on sent les odeurs de mazout ou de kérosène et on est bercé par le bruit des réacteurs, les récits de catastrophes aériennes nourrissent la chronique judiciaire et les grimoires des thésards ; le droit spatial évoque Kourou, la sonde Rosetta ou la station spatiale internationale.

Droit tributaire de l'évolution des techniques, droit d'ingénieurs, composantes de droit public et de droit privé, fort caractère internationaliste ou mondialiste, droit particulariste distinct du droit terrestre, une prédominance du monde anglo-américain ne serait-ce que par sa langue. C'est un droit tributaire des événements politiques, on ne dira jamais assez les conséquences produites en matière aérienne par les attentats meurtriers de New York du 11 septembre2001imputables à Ben Laden et à ses séides.

Voir le discours de réception à l'académie de l'air et de l'espace publié in ZLW 2014.365

Armel Kerrest, Droit de l'espace. Droit des activités spatiales. Quelques définitions et remarques sur une approche pluridisciplinaire, in IISL-ECSL Symposium on capacity building in space law. Uncopuos, legal subcommittee, Vienne, 26 et 27 mars 2007
Le droit spatial ne s'applique pas à l'espace en tant que tel, il tend uniquement à réguler les activités que les humains mènent dans l'espace. Ces activités sont périlleuses. Elles sont conduites par les États eux-mêmes ou sous leur surveillance et contrôle.
Le juriste qui entend s'illustrer en matière aérienne et spatiale doit adopter le comportement d'un généraliste ou d'un touche à tout, il devrait connaître le droit international public des espaces, le droit des organisations internationales, le droit de la guerre, le droit humanitaire, le droit de la construction et de la fabrication des engins aériens et spatiaux, le droit des brevets et des marques, le droit de la vente des aéronefs et des objets spatiaux, le droit des déplacements et des transports, le droit du travail applicable aux pilotes, le droit des assurances, le droit pénal tant aérien que spatial, le droit de l'arbitrage international. Ce qui constitue bien évidemment une gageure.

LES SOURCES DU DROIT AERIEN ET DU DROIT SPATIAL

La règle est ordinairement une règle écrite édictée par l'autorité publique.
Il convient d'être attentif à l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux et qui forme la jurisprudence.

A. La règle écrite

La règle écrite est édictée à l'échelon mondial, à l'échelon européen, à l'échelon national.

i. Le droit mondial liant la totalité ou la plupart des États

Un certain nombre de principes généraux sont tributaires du droit international écrit ou coutumier. Il faut noter l'importance des traités et des conventions internationales, s'imposant aux États signataires et sous certaines conditions susceptibles d'être invoqués en justice par les simples particuliers.

DROIT PUBLIC ECONOMIQUE

Droit international

Histoire. La convention de Paris du 13 octobre 1919
Elle admettait la souveraineté de chaque état sur son espace aérien, prévoyait que les aéronefs ont une nationalité et sont astreints à immatriculation sur un registre et créait la CINA, commission internationale de la navigation aérienne

La convention de Chicago du 7 décembre 1944, entrée en vigueur le 4 avril 1947

Les normes contenues dans la convention proprement dite.

Le droit dérivé.
Les annexes
L'article 37 de la convention de Chicago prévoit que l'OACI adopte des *normes*, des pratiques recommandées et des procédures internationales dans le domaine de l'aviation civile.
Ces données sont d'une grande importance pratique, elles ont une vocation mondiale, les États s'y réfèrent communément, elles régulent sous l'angle technique tous les éléments de la navigation aérienne et du transport par la voie des airs.

a. L'élaboration des annexes

Complexité de la procédure d'adoption.

Phase préliminaire. La commission de navigation aérienne (qui s'appuie sur des panels d'experts) doit examiner et recommander au conseil, pour adoption, des modifications aux annexes à la convention, art. 57.

Le Conseil doit examiner ces recommandations et prendre toutes mesures utiles, cf. article 54, lettre M.
Adoption par le Conseil. Le Conseil représente 36 gouvernements. C'est le Conseil (et non l'Assemblée composée de tous les États membres) qui adopte les normes et les pratiques recommandées internationales, art. 54 lettre l. Ces normes prennent le nom d'annexes à la convention de Chicago.
Article 90 : le Conseil adopte les annexes à la majorité des deux tiers des voix.

H. Rolin, La portée juridique des annexes à la convention de Chicago. Un désaccord entre les jurisprudences française et belge, RBDI, 1973, 403-410
Jean François Dobelle, Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application, AFDI 2003.453
Fayçal Hatri, Action normative de l'OACI. Le chapitre manquant, RFDA 2014.387

Les annexes comportent des définitions des expressions utilisées dans les SARP, standards and recommanded pratices.

b. Le caractère obligatoire des normes ou standards figurant dans les annexes.

Les destinataires des normes : les États
Les particuliers n'y sont pas directement soumis

i. Le caractère obligatoire des normes s'imposant aux États, sauf opposition de leur part

Les normes figurant dans les annexes s'imposent en principe aux États. Des dérogations, des dissentiments et des exceptions sont envisageables.

Annexe 1 : les licences du personnel
Annexe 2 : les règles de l'air
Annexe 3 : la météorologie
Annexe 4 : les cartes aéronautiques

Annexe 5 : les unités de mesure dans les communications air-sol
Annexe 6 : l'exploitation technique des aéronefs
Partie I, transport aérien commercial international-avions
Partie III, opérations de transport international-hélicoptères
Annexe 7 : les marques de nationalité et d'immatriculation
Annexe 8 : les certificats de navigabilité
Annexe 9 : la facilitation du transport aérien international
Annexe 10 : les télécommunications aéronautiques
Annexe 11 : les services de navigation aérienne
Annexe 12 : les recherches et sauvetage
Annexe 13 : les enquêtes sur les accidents d'aviation
Annexe 14 : les aérodromes
Annexe 15 : les services d'information aéronautique
Annexe 16 : le bruit des aéronefs
Annexe 17 : sûreté - protection contre les actes d'intervention illicite
Annexe 18 : le transport de marchandises dangereuses
Annexe 19 : la gestion de la sécurité

Une 20° annexe consacrée au transport aérien est en préparation

Le destinataire des normes ou des standards : chacun des États membres de l'organisation internationale
Les annexes sont soumises par le Conseil à chaque État contractant.
L'annexe prend en principe effet dans les 3 mois qui suivent sa communication aux États contractants.

Le droit d'opposition de la majorité des États.
L'annexe n'entre pas en vigueur si la majorité des États membres a fait entre temps connaître au Conseil sa désapprobation. Article 90. Ce qui n'arrive pratiquement jamais.
Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute annexe (ou de tout amendement à une annexe)

On se demande si les normes figurant dans les annexes constituent de véritables règles de droit s'imposant aux États

Le principe de droit international public.
L'opposabilité et l'impérativité des normes à l'égard de chaque État membre de l'OACI.
La conception exprimée par l'OACI : les normes sont en principe obligatoires.
Article 37 alinéa 1 : chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne = chaque État contracte une obligation de moyen.
Normalement, chaque État devrait incorporer les normes figurant dans les annexes dans son droit interne.
Leur application uniforme dans le monde entier est estimée nécessaire.

Le dissentiment formulé par un État
Un État estime ne pouvoir se conformer à l'une des normes ou procédures internationales, ou de ne pas pouvoir mettre ses règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou une procédure amendée
L'État doit manifester son dissentiment, il a l'obligation d'informer l'OACI.
Ce que les États ne feraient pas toujours.
Article 38. Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale *notifie* immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale
La convention admet ainsi une possibilité de divergence entre la norme internationale et la pratique nationale.
Le délai. Dans le cas d'amendements aux normes internationales, l'État qui n'adopte pas les amendements appropriés en avise le Conseil de l'OACI dans les 60 jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre.
Le Conseil notifie aux autres États la différence existant entre les points de la norme internationale et la pratique

nationale correspondante de l'État en question.

La jurisprudence française nie le caractère obligatoire des dispositions contenues dans les annexes.
C'est ainsi qu'on lit dans un arrêt du Conseil d'État du 3 novembre 2001 : il ressort des stipulations de la convention de Chicago, en particulier de ses articles 37 et 38 concernant les normes et pratiques recommandées internationales, que, compte tenu de leur nature et notamment des possibilités de dérogations qu'elles comportent, les normes adoptées par l'OACI constituent seulement des recommandations s'adressant aux États.
(Air France ne saurait utilement soutenir que des dispositions françaises seraient incompatibles avec certaines des normes adoptées par le conseil de l'OACI et désignées pour des raisons de commodité comme annexes à la convention de Chicago)

ii. L'impérativité des normes figurant dans les annexes à l'égard des personnes privées.

Les simples particuliers peuvent-ils invoquer les normes contenues dans les annexes ?
Peuvent-ils se les voir opposer ?

Il faut distinguer selon que le contenu des annexes a été ou n'a pas été transposé dans le droit interne.

L'hypothèse de la transposition de la norme en droit interne (ou en droit européen) :
La norme qui a été élaborée à l'échelon de l'OACI s'impose, car elle a été francisée ou bien européanisée.
Exemple : le règlement d'exécution n° 448/2014 du 2 mai 2014, JOUE du 3 mai 2014, relève que l'OACI a récemment amendé plusieurs annexes de la convention de Chicago, il est indiqué qu'en attendant la transposition totale des normes de l'OACI dans le droit de l'Union, les prestataires de services de navigation aérienne doivent exercer leurs activités conformément aux normes pertinentes de l'OACI.

L'hypothèse de l'absence de transposition.
La norme contenue dans les annexes n'a pas été incorporée dans le droit français ou dans le droit européen.
L'invocabilité des normes contenues dans les annexes par les simples particuliers.
La jurisprudence ne reconnaît pas un effet direct aux normes en question.
Ces normes ne sont pas publiées au JORF, elles sont rédigées en anglais, il faut payer pour les acquérir, elles ne sont pas toujours facilement accessibles en français dans leur ultime version. Elles ne s'adressent pas aux simples particuliers. Les particuliers n'en sont pas les destinataires, les normes concernent seulement les États. Ce sont des règles dépourvues d'effet direct.

La jurisprudence administrative
Le Conseil d'État considère que les normes constituent de simples recommandations à l'intention des États
C.E., 7 octobre 1998, un quidam demande l'annulation d'un arrêté ministériel ayant créé une zone au camp de Canjuers, il ressort de la convention de Chicago que les normes adoptées par l'OACI compte tenu de leur nature et notamment des possibilités de dérogations qu'elles comportent constituent des recommandations s'adressant aux États et ne peuvent être invoquées utilement à l'appui d'un recours pour excès de pouvoir
C.E., 3 novembre 2001, Air France a débarqué en France un étranger dépourvu de document de voyage et a fait l'objet d'une amende, les normes adoptées par l'OACI constituent seulement des recommandations s'adressant aux États, Air France ne saurait utilement soutenir que certaines dispositions françaises seraient incompatibles avec certaines des normes adoptées par le conseil de l'OACI et désignées comme annexes.

La jurisprudence judiciaire
Peut-on reprocher à un haut fonctionnaire de la DGAC de ne pas avoir fait transposer, en droit français interne, par l'autorité ministérielle, les normes contenues dans les annexes ?
Cour d'appel de Colmar, 14 mars 2008 : les normes n'ont pas un caractère impératif
Chambre criminelle, 22 septembre 2009

À côté des normes ou standards, l'OACI élabore des recommandations qui par définition n'ont pas de caractère impératif, ce sont de simples conseils souvent suivis.
Leur application uniforme est jugée souhaitable.

Les procédures pour les services de navigation aérienne, PANS, sont approuvées par la commission de navigation aérienne selon une procédure simplifiée. Il s'agit d'un dispositif qu'on ne peut encore mettre au nombre des normes. Ce sont des directives qui donnent des orientations.

Les PANS - ATM concernent la gestion du trafic aérien.

Les PANS - OPS sont relatives à l'exploitation technique des aéronefs, procedures for air navigation services-aircraft operations

Le secrétariat général assure la publication d'autres documents, comme les manuels techniques, les plans de navigation aérienne ou des circulaires

L'OACI diligente des audits pour vérifier l'application par les États des règles qu'elle édicte
(La France a conclu en date du 10 mai 2012 un accord avec l'OACI concernant le programme usoap d'audits de supervision de la sécurité, des équipes peuvent relever les carences et les problèmes graves de sécurité).
Ce qui fortifie indirectement la thèse voyant dans la norme une règle obligatoire et non une simple recommandation.
L'UE invoque le manquement aux normes figurant dans les annexes pour infliger à certaines compagnies l'interdiction d'exploitation dans l'Union.
Certains États manifestent des carences graves, ces carences peuvent être justifiées par la minceur des ressources ou imputées à l'absence de volonté politique. Une certaine amélioration est constatée si ces compagnies veulent être autorisées à desservir les aérodromes européens.

DROIT PRIVE AERIEN

La convention de Montréal du 28 mai 1999, succédant progressivement au rythme des ratifications à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929

DROIT PENAL AERIEN

DROIT SPATIAL

Un profane pourrait se demander à quel titre les États dominant la Terre se sont- ils entendus pour élaborer un corpus de règles juridiques concernant la lune, les corps célestes et les espaces vides du cosmos.
Ces règles ont pour destinataires les humains qui entendent mener une action dans l'espace.
Les autorités publiques fixent des règles et des normes de comportement à l'adresse des terrestres, simples individus, sociétés commerciales, structures étatiques, qui s'aventurent dans le cosmos et/ou qui y font évoluer des engins.

Les précédents : déclarations et résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Les cinq traités des Nations Unies relatifs à l'espace

1. Le traité du 27 janvier 1967 sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra -atmosphérique y compris la lune et les autres corps célestes. 102 États parties

2. L'accord sur le sauvetage des astronautes du 22 avril 1968. 92 États parties.
   2 organisations internationales ont déclaré accepter les droits et obligations prévus par cet accord.

3. La convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux du 29 mars 1972. 89 États parties. 3 organisations inter-gouvernementales internationales, ESA, EUMETSAT et EUTELSAT.

4. La convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra - atmosphérique du 14 janvier

1975.
62 États parties contractantes. 3 organisations inter-gouvernementales, l'ESA, EUTELSAT et EUMETSAT

5. L'accord régissant les activités des États sur la lune et les autres corps célestes du 18 décembre 1979. Cet accord n'a qu'une portée limitée. Seize États seulement l'ont ratifié ou y ont adhéré, Arabie saoudite, Australie, Autriche, Belgique, Chili, Kazakhstan, Koweït, Liban, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays Bas, Pérou, Philippines, Turquie, Uruguay. La France en est signataire mais ne l'a pas ratifié. Les États-Unis, la Chine, la Russie ne l'ont pas signé.

La rédaction de ces conventions est tributaire de l'époque de la guerre froide et de la forte rivalité politique et militaire existant entre les États-Unis et l'URSS.
Certains qualifient ces traités de surannés, mais leur révision est délicate. L'accord sur la lune n'a été ratifié que par un tout petit nombre d'États. Certains gouvernements préfèrent le maintien du statu quo.
Consulter pour les textes le Que sais-je 2730 du professeur Pierre- Marie Martin

Il convient également de faire état de déclarations de l'Assemblée générale des Nations- Unies en matière de télévision directe, de principes sur la télédétection, de principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace, sur la coopération internationale en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace au profit de tous les États.
On peut citer la résolution 68/50 du 5 décembre 2013, Mesures de transparence et de confiance relatives aux activités spatiales.
Le droit dur et le droit mou, règles non contraignantes
On peut s'interroger sur l'effectivité pratique de ces règles et sur leur respect par les grandes puissances, comme les États-Unis, la Russie ou la Chine.

Stephan Hobe, L'avenir du droit de l'espace au troisième millénaire, ZLW 2014 p. 365

iii. L'échelon continental

Le droit européen émanant de l'Union européenne est désormais très abondant en matière aérienne, en renouvellement fréquent ; il est plus discret en matière spatiale.

Les traités TUE et TFUE sont les textes fondateurs européens, héritiers du traité de Rome du 25 mars 1957 maintes fois modifié ou amendé.

α)
Le droit dérivé, directives et règlements. Les compétences internes. L'Union dispose des compétences que les traités lui attribuent.

Le droit de la concurrence relève des compétences exclusives.

Les transports relèvent de la compétence partagée. Art. 4 § 2 g TFUE.
L'Union a légiféré en matière de responsabilité du transporteur aérien de passagers et en matière d'assurances obligatoires de telle sorte que les États ne peuvent plus désormais, en vertu de la théorie dite de la préemption, exercer leur compétence du moment que l'Union a exercé la sienne.

β)

L'UE et le monde extérieur.
Les relations entre le droit international et le droit européen.
L'Union européenne doit exercer ses compétences dans le respect du droit international.
L'étendue de la compétence externe de l'Union dépend de la projection de la compétence interne sur la compétence externe.

Le droit conventionnel
L'UE a conclu en matière aérienne un certain nombre de traités ou de conventions avec un ou plusieurs États tiers.

Les négociations diplomatiques tendant à la conclusion d'un accord international entre l'UE et un État tiers
On relève parfois l'existence de conflits de pouvoirs et de compétence entre la Commission, qui a la représentation de l'Union, d'une part, le Conseil de l'UE et les États membres d'autre part. On est ici plus en matière de droit institutionnel européen qu'en droit aérien, même si le spécialiste de droit aérien peut porter intérêt à la question de savoir comment sont élaborées les conventions internationales relevant de la matière aérienne et liant l'Union.
On peut citer le contentieux opposant le Conseil à la Commission, concernant la conduite des négociations entre l'UE et l'Australie en matière de lutte contre les gaz à effet de serre. Affaire C-425/13.
L'Australie a en 2011 affirmé sa disponibilité pour entamer des négociations bilatérales avec l'Union dans l'intention de conclure un accord.
La Commission avait recommandé l'ouverture des négociations. C'est la Commission européenne qui apprécie en effet l'opportunité qu'il y a pour l'Union de conclure avec un ou plusieurs États un accord dans un domaine particulier.
Le Conseil a accepté la recommandation, mais il a adopté une décision le 13 mai 2013 par laquelle le Conseil entendait peser étroitement sur la conduite des négociations (obligation pour la commission d'informer le conseil par écrit sur le résultat des négociations après chaque session de négociation et au moins par trimestre …)
La Commission européenne a saisi la CJUE pour contester certaines dispositions contenues dans la décision prise par le Conseil.
C'est la Commission qui mène les négociations avec l'État étranger, mais le Conseil arrête les « directives de négociation » (lignes directrices présentant les objectifs généraux de tenter d'atteindre dans la négociation de l'accord) (directives sur le contenu du texte à négocier). Le Conseil peut adresser des directives au négociateur, il peut désigner un comité spécial, les négociations devant être conduites en consultation avec ce comité. Article 218 TFUE.
C'est au Conseil qu'il appartient in fine de conclure l'accord.
L'avocat général Melchior WATHELET, dans ses conclusions déposées le 17 mars 2015, estime, que le Conseil ne peut pas imposer à la Commission des directives de négociation d'ordre procédural, c'est à dire une procédure détaillée dans la conduite d'une négociation. Le Conseil ne peut se présenter comme un véritable acteur dans les négociations. Ce serait contraire à l'équilibre institutionnel et à la répartition des compétences.
La Commission admet toutefois qu'elle a l'obligation de consulter le comité spécial et d'avoir avec lui des contacts réguliers.

Le Parlement européen a également son mot à dire, son approbation est parfois requise.

La Suisse adhère au dispositif aérien de l'Union européenne, voir la décision n° 2/2014 du 5 décembre 2014 du comité mixte des transports aériens UE / Suisse (intéressant en ce qu'il récapitule les textes de droit européen intéressant le monde de l'air), JOUE du 31 décembre 2014 L 373/24

La conclusion par l'Union européenne d'accords internationaux :
L'Union a conclu en matière aérienne maints accords bilatéraux avec des États tiers comme les États-Unis, le Canada, l'Australie, le Maroc, ainsi que des accords multilatéraux comme l'adhésion à la convention de Montréal de 1999.

L'UE n'est pas partie à la convention de Chicago, elle n'est pas membre de l'OACI, mais elle a conclu des accords de coopération avec l'OACI, une décision du Conseil UE du 31 mars 2011 prévoit la signature d'un protocole de coopération entre l'UE et l'OACI établissant un cadre de coopération renforcée , en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation, de gestion du trafic aérien et de protection de l'environnement, ce protocole signé le 4 mai 2011 instaure un comité mixte, le Conseil UE a adopté le 16 juin 2011 un projet d'annexe sur la sécurité aérienne, une décision du Conseil de l'UE du 8 mars 2012 approuve au nom de l'union le protocole de coopération entre l'UE et l'OACI fournissant un cadre de coopération renforcée.
Dans son arrêt Air Transport Association of AMERICA du 21 décembre 2011, la CJUE déclare que l'Union n'est pas liée par la convention de Chicago. L'Union européenne ne s'est pas vu transférer l'intégralité des compétences exercées par les États membres et relevant de la convention de Chicago. Les membres de l'Union sont tous liés par la

convention, l'UE qui est une association de ces États ne l'est pas.

Certaines de ces conventions conclues par l'UE avec des États étrangers sont des accords dits mixtes : certains éléments relèvent en effet de la compétence de l'Union, alors que d'autres points continuent de dépendre de celle des États membres : on peut donner l'exemple de la convention de Montréal en ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien international : l'Union a la compétence pour les transports de passagers, chaque État membre conservant en revanche la sienne pour les transports de marchandises. C'est ce qui explique que la convention de Montréal ait été signée aussi bien par l'Union que par chacun des États membres de l'Union européenne.

Les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres, art. 216 § 2 TFUE.
Les accords internationaux conclus par l'Union priment les actes de l'Union.

iii. L'échelon des États : les droits internes

Le droit français interne n'est plus désormais, au moins au regard du droit légiféré ou droit écrit, en matière aérienne et spatiale qu'un prolongement du droit international universel et du droit européen.

L'aviation

La partie législative du code de l'aviation civile a été abrogée et remplacée par le code des transports publié par l'ordonnance du 28 octobre 2010 : il s'agit d'une codification administrative théoriquement à droit constant.
Modification par une ordonnance du 24 février 2011.
Les deux ordonnances ont été ratifiées par la loi du 19 mars 2012, le code des transports a ainsi acquis valeur législative
Le plan :
Il y a une première partie, dispositions communes
Il y a une sixième partie, aviation civile, divisée en 7 livres, l'aéronef, la circulation aérienne, les aérodromes, le transport aérien, le personnel navigant, formation aéronautique amateur, dispositions relatives à l'outre- mer
Plusieurs dispositions - à valeur législative - du CAC demeurent en vigueur, en attendant la publication des décrets d'application ou la parution de la partie réglementaire du code des transports

Un décret du 22 mai 2014 a publié plusieurs dispositions relevant de la partie réglementaire du code des transports.
Nombreuses dispositions réglementaires intéressant la matière aérienne ne sont pas encore ou ne seront jamais incorporées dans le code des transports.

Le code des transports ne fait pas la théorie du contrat de transport, qu'il faut rechercher dans les dispositions quelque peu vieillies du code de commerce.

Les travers de la codification à droit constant : une occasion manquée de réécrire des dispositions vieillies ou obscures qui sont ainsi maintenues et ainsi rigidifiées. Il aurait été plus opportun de faire un code aérien et spatial, ainsi qu'un code maritime. Le domaine du droit aérien est plus vaste que le transport aérien proprement dit. La méthodologie adoptée est contestable, d'autant, en nous répétant, que cette codification française ne peut pas se présenter, comme c'est l'objet d'une codification digne de ce nom, du fait de l'importance croissante du droit mondial et de celui élaboré dans le cadre de l'UE, comme la somme du droit aérien. Ce serait plutôt d'une codification à l'échelon de l'Union que le besoin se ferait ressentir.

La législation spatiale
La loi du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales et le décret du 9 juin 2009
Les États développés se sont dotés progressivement d'une législation spatiale.
Le comité de droit spatial de l'association de droit international a proposé en 2012 un modèle très succinct de législation spatiale.

À côté du droit spécial, on a recours en matière aérienne et spatiale au droit commun : droit des contrats, droit de la consommation et du tourisme, droit du travail, droit administratif, lois de finances, droit fiscal, droit de la

concurrence, droit pénal et procédure pénale, droit comparé, droit international privé …

B. La coutume internationale

C. La jurisprudence

Le juriste, universitaire ou praticien, ne s'en tient pas au seul droit écrit, l'objet de son étude c'est le droit écrit tel qu'il est interprété par la jurisprudence (et tel qu'il est appliqué dans la pratique quotidienne). La jurisprudence est en droit aérien et spatial abondante dans certains domaines, quasi inexistante dans d'autres. Les tribunaux sont plus ou moins fidèles à la lettre et à l'esprit des textes, ils ont tendance à instaurer des interprétations allant au-delà des textes et parfois contraires aux textes, praeter et contra legem. Ce comportement est inéluctable, même si cette pratique est contraire au principe moderne de la séparation des pouvoirs.

La jurisprudence de la Cour internationale de justice, CIJ, qui siège à La Haye aux Pays Bas

La jurisprudence des cours suprêmes des États
La jurisprudence judiciaire
Cour de cassation
La 1° chambre civile connaît du contentieux relatif aux transports de passagers
La chambre commerciale de celui du transport de marchandises
La jurisprudence administrative
Conseil d'État

Bundesgerichtshof
Cour suprême du Royaume Uni
Cour suprême des États-Unis

Les juridictions suprêmes des unions et des associations d'États.
La Cour de Justice de l'Union Européenne est le bras judiciaire du fédéralisme européen et de l'idéologie européiste, qui fragilise les droits internes et n'a parfois qu'un respect très formel du droit mondial.
Les arrêts de la CJUE ont en droit aérien et spatial une autorité supérieure aux décisions de la Cour de cassation ou du Conseil d'État. Les interprétations de la règle européenne données par la CJUE dans le cadre du renvoi préjudiciel ont valeur normative, c'est l'autorité de la chose interprétée.

Les décisions arbitrales : ainsi dans les litiges entre fabricants et acquéreurs de produits satellitaires
Le contenu des sentences arbitrales demeure ordinairement confidentiel.

D. La doctrine

La systématisation des règles propres à la navigation dans l'air et dans le cosmos

Quels sont les juristes universitaires qui s'intéressent au droit aérien et au droit spatial, qui assurent un enseignement oral ou qui écrivent en ce domaine ?
Ce sont non seulement les spécialistes de ces deux disciplines, mais également les internationalistes tant de droit international public que de droit international privé - sans compter les européistes - ainsi que les spécialistes du droit du commerce international, du droit des transports, du droit de l'environnement, du droit de la responsabilité et du droit des catastrophes.

Le magistère oral
Il s'agit des enseignements de droit aérien et de droit spatial dispensés dans les Facultés de droit en France, comme à Aix Marseille, Bordeaux, Brest, Dijon, Lyon, Paris, Sceaux, Toulouse et dans le reste du monde, ainsi à Montréal, Chicago, Texas, Mississipi, Cologne, Leyde …
Le bureau des affaires spatiales publie un annuaire, incomplet, des universités ayant des enseignements de droit spatial.

L'écrit

Les manuels, les précis et les traités

Le droit aérien et le droit spatial évoluent constamment si bien que la littérature ancienne prend assez rapidement un caractère historique, même si on peut toujours y trouver matière à réflexion.

Philippe Achilleas (direction), de Paris Sud, Droit de l'espace, Larcier, 2009
Isabelle Bon-Garcin, Maurice Bernadet et Yves Reinhard, Droit des transports, Dalloz, septembre 2010
Mireille Couston, Droit spatial économique, SIDES, 1994
Mireille Couston, Droit spatial, Ellipses, 2014
Loïc GRARD, Droit aérien, Que sais-je ? 1995
B. Guyot, Droit spatial européen, Bâle, Bruxelles, Dossiers de droit européen, 2011
Michel de JUGLART, Traité de droit aérien, 2° édition par Emmanuel du PONTAVICE, Jacqueline Dutheil de la Rochère et Georgette Miller, LGDJ, 2 tomes, 1989 et 1992
Philippe Kahn (direction d'un ouvrage collectif), L'exploitation commerciale de l'espace, 1992, CREDIMI, Dijon
Armel Kerrest, de Brest
Michel Marie Martin, Les textes du droit de l'espace, Que sais-je ?
Idem, Le droit de l'espace, PUF, 1991
Idem, Droit des activités spatiales, Masson 1992
Jacques Naveau, Michel Godefroid & Pierre Frühling, Précis de droit aérien, 2° édition, Bruylant, Bruxelles, 2006
Léopold Peyrefitte, Droit spatial, Dalloz
Laurence Ravillon, Droit des activités spatiales, Adaptation aux phénomènes de commercialisation et de privatisation, Litec, CREDIMI, 2004
Laurence Ravillon (direction), Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI° siècle, LexisNexis, Litec, CREDIMI, 2005
Laurence RAVILLON (sous la direction), Gestion et partage des risques dans les projets spatiaux, Colloque, 3 octobre 2007, CREDIMI, Pedone, 2008
Frans von der Dunk (direction), Handbook of Space Law, Cheltenham, Edward Elgar publishing, 1136 pages, 2015

Les revues

Leur rythme de publication est mensuel, trimestriel ou annuel.
L'intérêt des études est variable, du génial au banal.
Les universitaires sont désormais contraints de publier, ils doivent beaucoup publier, ne serait-ce que pour assurer le déroulement de leur carrière et le renom des centres de recherche auxquels ils sont rattachés. Certains rédigent alors des études ou des commentaires d'arrêt de circonstance, souvent écrits dans des délais brefs, n'apportant pas grand-chose à la science juridique. La quantité l'emporte parfois sur la qualité.
Il faut également remarquer qu'en raison du travail à distance les auteurs rédigeant rapidement ne tiennent compte que des publications accessibles sur internet, ils négligent aussi parfois les traités et ouvrages fondamentaux, parfois anciens, ainsi que les thèses de doctorat qu'il faudrait aller consulter en bibliothèque.
Il faut également tenir compte, tout le monde n'étant pas polyglotte, de l'obstacle linguistique dans une matière à dimension mondiale.
Ne soyons cependant pas critique, les travaux de grande qualité ne font pas défaut, et ces notes sont tributaires des écrits des meilleurs auteurs.

Air et Space Law, Pays-Bas
Annales de droit aérien et spatial, Université McGill, Montréal
Bulletin de l'association suisse de droit aérien et spatial
Bulletin des transports et de la logistique, Lamy
CCH Aviation Cases, États-Unis
Europe
Journal of air law and commerce, Dallas
Journal of Space Law, Mississipi [Oxford, État du Mississipi]
ReiseRecht aktuell, Allemagne
Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, Revue Scapel, Marseille
Revue de droit des contrats

Revue de droit des transports, LexisNexis (qui cesse de paraître fin 2014)
Revue de droit uniforme, UNIDROIT
Revue française de droit aérien et spatial, PEDONE
Revue trimestrielle de droit européen
Space Policy, Elsevier, ScienceDirect
The Aviation Quarterly, Royaume-Uni
Transportrecht, Allemagne
Zeitschrift fur Luft- und Weltraumrecht, Cologne

Les répertoires et les encyclopédies

Répertoire de droit civil, Dalloz, mot Aviation, par V.G.
Répertoire de droit commercial, Dalloz, mots affrètement aérien, assurances aériennes, aviation, contrat de maintenance, navigation aérienne …

Les JURIS Classeurs
JURIS Classeur Transport fascicules 905 s.
JURIS Classeur International

Code des transports, Dalloz, 2015, commentaire et annotations par Philippe DELEBECQUE et autres

Mélanges en l'honneur de Simone COURTEIX, L'adaptation du droit de l'espace à ses nouveaux défis, PEDONE, 2007
Mélanges en l'honneur de Christian SCAPEL, PUM, 2013

Les thèses et les mémoires : IFURTA

La littérature des sites internet en provenance de certains cabinets d'avocats américains, d'associations de consommateurs, des pouvoirs publics, de la commission européenne, du ministère des transports ou du monde universitaire…

L'Association de droit international ADI, fondé en 1873, siège à Londres. L'ADI a mis en place en 1958 le Comité du droit de l'espace. L'ADI tient des conférences biennales.
L'institut international de droit spatial, IISL
Le centre européen de droit spatial, ECSL

La pratique du droit aérien et du droit spatial
À côté des universitaires, juristes théoriciens, le droit aérien et le droit spatial sont des disciplines mises en pratique par les quelques magistrats spécialisés en ces disciplines, certains cabinets d'avocats spécialisés en catastrophes aériennes ou ayant les assureurs et les transporteurs aériens dans leur clientèle, les cabinets d'assurances, les diplomates, les fonctionnaires de l'OACI ou de la Commission européenne, les fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile au ministère chargé des transports ou du CNES, les services juridiques des constructeurs et avionneurs et des transporteurs, sans compter les associations de consommateurs défenseurs des intérêts des usagers

Quatre parties

I. Le milieu aérien : l'air et l'espace.

II. Les biens : l'aéronef et l'objet spatial.

III. Les acteurs du jeu aérien et spatial : les États et les organisations internationales, les fabricants et les avionneurs, les transporteurs, l'aviation légère et sportive, les navigants.

IV. Les activités aériennes et spatiales : le transport aérien, l'aviation générale, les activités spatiales : la recherche scientifique, l'observation de la terre et des astres, la météorologie, les télécommunications spatiales.

PREMIERE PARTIE. LE MILIEU : L'AIR ET L'ESPACE

L'atmosphère terrestre et le cosmos

Les espaces aérien et extra-atmosphérique, titre I
La navigation aérienne et spatiale, titre II
Les infrastructures au sol, titre III : les aérodromes et centres spatiaux & les aides à la navigation aérienne et les services du contrôle de la navigation aérienne

TITRE I. L'ESPACE

L'air et le cosmos

Chapitre I. L'espace aérien : L'atmosphère

Il s'agit de la couche d'air entourant la Terre
La troposphère correspond à la partie de l'atmosphère entre la surface de la terre et une altitude entre 8 et 15 km, selon la latitude et la saison. On y trouve l'air que nous respirons. Le cycle de l'eau s'y développe.
La frontière : c'est la tropopause, c'est la limite entre la troposphère et la stratosphère.
La stratosphère est la couche de l'atmosphère entre la tropopause (8,5 /20 km) et l'altitude de 40/60 km.
La mésosphère est mal connue : entre 50 et 80 km. Météorites et satellites s'échauffent contre les rares particules d'air qu'ils rencontrent et s'y consomment. Les navettes spatiales lors des retours sur terre doivent être protégées pour franchir cette couche.
La ligne de Karman fixée à 100 km correspond à l'altitude à partir laquelle l'atmosphère devient trop ténue pour des approches aéronautiques.
Au-delà on entre dans l'espace avec la thermosphère (qui commence à l'altitude de 95 km) et l'exosphère (entre 600 et 100 000 km) (qui offre aux satellites une longue durée de vie)

On peut consulter le volumineux traité de Droit international public de Nguyen Quoc Dinh, publié à la LGDJ, continué par P. Daillier, Mathias Forteau et Alain Pellet, 8° édition, n° 721 et suivants
Jean-Paul PANCRACIO, Droit international des espaces, Armand Colin, 1997
Du même, contribution à l'ouvrage collectif, L'espace. Un enjeu terrestre, numéro 67 de Questions internationales, La documentation française, avril 2014

Section I. Le droit public de l'espace aérien

I. La délimitation de l'espace aérien

Il y a controverse quant à la délimitation entre espace aérien et espace extra - atmosphérique.
Existe-t-il une frontière entre l'atmosphère et le cosmos ?
Certains estiment cette question importante, d'autres la réputent purement théorique.
Mireille COUSTON, Droit spatial, p. 110

Les tenants d'une approche conceptuelle préconisent la reconnaissance d'une limite et d'une séparation entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique. On se trouverait dans la zone atmosphérique, éventuellement soumise à la souveraineté étatique, dans le lieu où un aéronef peut circuler grâce à la force portante de l'air (critère aérodynamique). On se trouverait en revanche dans l'espace cosmique, échappant à toute souveraineté étatique, en ayant recours au critère de la gravitation dans le périgée le plus bas où un satellite peut tourner en orbite autour de la

terre.
On a évoqué l'établissement d'une ligne frontière qui pourrait se situer à 118 km d'altitude : à des vents calmes atmosphériques succèdent des vents violents chargés de particules d'origine spatiale. Il y aurait l'atmosphère terrestre et l'ionosphère mue par des courants de particules spatiales. Ces deux zones glisseraient l'une sur l'autre.
Mireille COUSTON, Du nouveau dans la délimitation de l'air et de l'espace, RFDA 2009.133

D'autres auteurs rejettent toute délimitation : ils sont partisans d'un raisonnement de type fonctionnel (attribué à Eugène Pépin) tenant compte de la nature de l'activité exercée et non du lieu où elle est exercée : un objet en orbite même basse relève du droit spatial, un avion opérant dans les couches hautes de l'atmosphère et volant grâce à la force portante de l'air conserve son statut d'aéronef. La navette spatiale rentrant sur terre, habitée ou non, conserve sa nature d'objet spatial, même si les grands principes gouvernant la circulation aérienne s'imposent à elle (comme les navires remontant l'estuaire de la Gironde ou de la Seine demeurent des engins de mer, même si les règles de navigation fluviale les concernent).

Certains souhaitent l'adoption d'une approche mixte. Nous voyons mal comment peut-on concilier et faire la synthèse entre ces deux conceptions opposées.

II. La souveraineté sur l'espace aérien

Le débat doctrinal au début du XX° siècle.
Les anglais se prononçaient en faveur de la souveraineté étatique sur l'espace aérien surplombant le territoire de chaque État. Le juriste Faucille préconisait la pleine liberté de l'air.

Chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, territoire terrestre et mer territoriale
La solution figure à l'art. 1° de la convention de Chicago, solution reprise de la convention de Paris de 1919

L'espace aérien au-dessus de la haute mer échappe à toute souveraineté

Les récentes velléités chinoises

Section II. Le droit privé de l'espace aérien

RES NULLIUS ou RES COMMUNIS
Fabienne Quilleré Majzoub, À qui appartiennent les nuages ? Essai de définition d'un statut des nuages en droit international public. AFDI 2004

CHAPITRE II. L'espace extra atmosphérique

Les espaces cosmiques englobent aussi bien les corps célestes qui se trouvent dans le cosmos que le vide sidéral.
Le droit de l'espace extra atmosphérique est né parce que les hommes ont acquis la possibilité de fréquenter et d'évoluer dans le cosmos, lieu immense qui leur était jusqu'alors fermé. Ex facto IUS ORITUR.
4 octobre 1957, lancement et mise sur orbite par l'Union soviétique du premier objet spatial Spoutnik I.
Les États-Unis sont en retard sur l'URSS, ils ne parviennent à lancer un satellite artificiel que le 31 janvier 1958
12 avril 1961, premier vol habité par Gagarine dans Vostok I
Les États-Unis font le 5 mai 1961 leur premier lancement avec un engin habité, la capsule Mercury, avec Alan Shepard à bord
Premier atterrissage le 20 juillet 1969 sur la lune par deux astronautes, Neil Armstrong et Edwin Aldrin
Le droit de l'espace s'inspire en partie de principes appliqués aux grands fonds marins ou à l'Antarctique.
Les maîtres mots sont paix, liberté, coopération.
Comme l'indique Mme Mireille COUSTON, Droit spatial, p. 51, les espaces internationaux sont des espaces libres et

non appropriables.

Olivier DONGAR, thèse, Bordeaux IV, Le statut juridique de l'espace extra atmosphérique, 2008
Questions internationales, mai-juin 2014, L'espace, un enjeu terrestre, La documentation française, 2014

Section I. Le refus de toute souveraineté étatique et de toute propriété sur l'espace et sur les corps célestes

I. La souveraineté

Les corps célestes ainsi que l'espace ne relèvent d'aucune souveraineté étatique. Toute appropriation nationale est prohibée.
Les États Unis en faisant débarquer des astronautes américains sur la Lune ne pouvaient s'en déclarer souverains.
On n'est plus à l'époque de Christophe Colomb et des conquistadors qui plantaient le pavillon de la Castille et de l'Aragon sur le rivage américain et qui en prenaient symboliquement possession au nom des rois catholiques Ferdinand et Isabelle.
L'espace n'est pas soumis à la souveraineté de l'État sous- jacent. L'espace extra atmosphérique échappe à la souveraineté étatique.
C'est ce que préconisait dans sa thèse soutenue en Allemagne le juriste tchèque Vladimir Mandl dès 1932
(Voir Mireille COUSTON, Droit spatial, p. 20)

II. La propriété

La propriété des corps célestes
La propriété des roches issues des corps célestes

L'espace, la lune, les planètes, les corps célestes ne peuvent relever de la propriété privée : c'est le principe de non- appropriation.
Un particulier ne peut pas acquérir des arpents de lune.
Perrine Delville, Réflexions sur le principe de non appropriation de l'espace extra atmosphérique et des corps célestes, RFDA 2009.137.

Certains auteurs estiment cependant que c'est seulement l'appropriation nationale, c'est à dire étatique, des corps célestes qui se trouverait prohibée, ce qui permettrait l'admission d'une appropriation privée.
Voir Mireille COUSTON, op.cit., p. 69

Pierre-Jérôme Delage, La condition juridique des météorites, RFDA 2014.265
Tant que les météoroïdes évoluent dans l'espace extra atmosphérique, on semble leur reconnaître, même si la solution est disputée, la nature de corps céleste.
Quelle est la condition des météorites une fois tombées sur terre ?
Il s'agit de débris pierreux, on semble admettre que les pierres célestes une fois trouvées à terre sont susceptibles d'appropriation.
Pour certains, c'est l'État qui devrait en recueillir la maîtrise.
On peut se fonder par analogie sur les articles L. 531-1 et suivants du code du patrimoine relatifs aux fouilles archéologiques.
D'autres soutiennent que la météorite est une RES NULLIUS susceptible d'être appropriée par occupation.
L'auteur cite en ce sens un jugement du tribunal de grande instance de Charleville-Mézières du 18 avril 2014, l'État perdant son procès contre un chasseur de météorite.
Un jugement du tribunal civil de Bourbon-Vendée du 17 août 1842 avait décidé que le propriétaire de la météorite non enfouie mais demeurée à la surface du sol était celui qui le premier s'en emparait, même s'il n'était pas le propriétaire du terrain. L'inventeur était entré dans le champ non clos d'autrui
Il est admis que si la pierre céleste tombe sur un champ et s'enfonce, le propriétaire du champ devient propriétaire de la météorite par voie d'accession, on peut consulter en ce sens un jugement du tribunal civil d'Aix du 17 janvier 1898, D.P. 1898.II.507

Section II. L'affectation de l'exploration et de l'utilisation de l'espace à toute l'humanité

L'exploration et l'utilisation de l'espace ultra terrestre incombent à toute l'humanité, déclare la version espagnole du traité. Discours largement spéculatif. De l'exploration à l'exploitation.
Liberté finalisée. L'utilisation pacifique de l'espace

Il y a une Déclaration de l'assemblée générale des Nations Unies en date du 13 décembre 1996 sur la coopération internationale en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace au profit et dans l'intérêt de tous les états, compte tenu en particulier des besoins des pays en développement

L'exploration, la découverte, la recherche scientifique. Les États doivent explorer et utiliser pacifiquement l'EEA.
Les États bénéficient de la liberté spatiale. Ils doivent favoriser la coopération internationale en matière de recherche scientifique et d'accès à l'espace. Aucun État ne dispose d'exclusivité sur l'espace.
La possibilité d'installer une base permanente sur la lune. Possibilité de prélever des échantillons de minéraux lunaires qui restent à la disposition des états. Liberté d'accès. Les états procèdent entre eux à des consultations et échangent de l'information, ceci pour éviter des perturbations ou des désagréments entre des missions lunaires concurrentes.

L'exploitation de la lune dépend d'un régime qui reste à élaborer.
Certains pensent à élaborer un régime juridique applicable aux entreprises d'exploitation minière qui travaillent dans le cadre de missions sur des astéroïdes.

Titre II. La circulation et la navigation dans l'air et dans l'espace

Chapitre I. La circulation aérienne

On nomme circulation aérienne l'ensemble des mouvements des aéronefs, art. L.6200-1 du code des transports
L'homme a depuis la fin du XVIII° siècle acquis la possibilité de voler dans l'air.
Le 4 juin 1783 s'élève dans les airs un aérostat inhabité des frères Montgolfier. Dans la même année, commencent les premiers voyages en ballon, dès septembre 1784 une distance de 200 km est franchie. L'aéronautique est utilisée, durant la période révolutionnaire, dès 1794, lors des batailles de Maubeuge, Charleroi et de Fleurus.
Renard et Krebs font voler en 1884 un dirigeable avec un moteur électrique
Clément Ader construisit le premier avion et établi en 1890 qu'un tel engin pouvait décoller avec un pilote du fait de sa force motrice
1° vol international entre la France et l'Angleterre par Blériot en 1909 au- dessus de la Manche.
L'aviation militaire se distingua durant la première guerre mondiale, aviation d'observation et de reconnaissance, aviation de chasse et de bombardement
Un ministère de l'Air fut constitué en 1928.
1933 voyait la création d'Air France et de l'armée de l'air.
Concorde devait beaucoup au Mirage, lui-même débiteur des progrès du moteur Messerschmitt

I. La liberté du survol

Tout aéronef peut survoler librement la haute mer, il peut survoler la zone économique exclusive, cf. art. 58 de la convention des Nations Unies de Mondego Baya sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, il n'en est pas forcément de même si le survol concerne un espace aérien national

a. La situation française

Tout aéronef peut circuler librement au- dessus du territoire français, art. L. 6211-1
La loi réserve les droits du propriétaire du sol : le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire, art. L. 6211-3
On rappellera l'arrêt Clément Bayard du 3 août 1915 mettant en lumière l'idée d'abus du droit de propriété de la part du propriétaire d'un terrain, COQUEREL, voulant porter obstacle par un procédé discutable (installation de pieux de 10 mètres surmontés de piques en fer de 3 mètres !) à la navigation des dirigeables évoluant sur un terrain voisin du

sien. Un dirigeable avait subi en 1912 une déchirure de son enveloppe. L'affaire avait été plaidée en première instance devant le tribunal de Compiègne. Le droit de l'environnement et de la lutte contre les nuisances n'était pas encore né !
L'exploitant de l'aéronef doit respecter les prérogatives du propriétaire du sol.
Celui-ci doit faire place à la navigation aérienne.
Il doit également désormais respecter la législation de droit public en matière d'urbanisme et de construction.

Les zones interdites de survol.
Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. C'est l'autorité administrative qui définit l'emplacement et l'étendue des zones interdites. Art. L. 6211-4.
L'aéronef en infraction est contraint à atterrir sur l'aérodrome qui lui sera indiqué par l'autorité.
Il existe des règles plus sévères lorsque le territoire est déclaré en état de siège, art. L. 6211-4 al. 2.

Les spectacles publics d'évolution d'aéronefs donnent lieu à autorisation préfectorale
La réglementation européenne évoque le « vol de parade », qui est une activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public (ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation). Règlement n° 965/2012 modifié. Article 2, 1° alinéa, chiffre 11.

Un arrêté du 7 janvier 2015, JORF du 17 janvier 2015 p. 796, concerne la participation de pilotes étrangers et d'ultralégers motorisés étrangers à des rassemblements ou des compétitions et manifestations sportives organisés par ou sous l'égide de la Fédération française de planeur ultraléger motorisé. L'ULM étranger doit disposer d'une autorisation de vol.

Les bénéficiaires de la liberté de survol

On peut distinguer le sort des appareils civils et celui des engins militaires ou dépendant de l'État

. Nous avons en premier lieu les aéronefs civils, français ou étrangers

Les aéronefs civils français

Les aéronefs immatriculés en France circulent librement dans l'espace aérien français, à la condition de respecter les règles de l'air et le dispositif encadrant la circulation aérienne.

Il existe une réglementation spécifique relative à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, arrêté du 11 avril 2012. Elle concerne les AERO-modèles et les aéronefs télé pilotés.
Un autre arrêté portant la même date concerne l'utilisation de l'espace aérien par ces aéronefs circulant sans personne à bord.
La navigation des drones dans l'air suscite des difficultés, il faut éviter toute collision avec les engins classiques.
La Commission européenne souhaite l'adoption de règles pour réglementer l'usage des drones civils, il s'agit de veiller à la sécurité et à la sécurité ainsi qu'au respect de la vie privée. La Commission envisage une initiative législative. Voir en ce sens un communiqué de presse du 8 avril 2014, IP/14/384.
Le contrôleur européen de la protection des données donne en date du 26 novembre 2014 son avis sur l'évolution des RPAS, aéronefs télé pilotés, Remotely Piloted Aircraft Systems, JOUE du 11 février 2015, C 48/3. Il met l'accent sur l'idée que ces appareils, s'ils sont porteurs de caméras ou de capteurs, peuvent être le support d'atteinte à la vie privée.

Aéronefs civils étrangers

L'aéronef de nationalité étrangère ne peut circuler au-dessus du territoire français que si ce droit lui est accordé par une convention diplomatique ou s'il reçoit une autorisation, art. L. 6211-1
La solution vaut aussi bien pour les aéronefs exploitant des services aériens réguliers, pour les aéronefs n'assurant pas de service régulier que pour les aéronefs sans pilote, art. 6, 5 et 8 de la convention de Chicago.
D'après la convention de Chicago art. 68, chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de cette

convention de Chicago, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire.

L'accord de transit du 7 décembre 1944, entré en vigueur le 30 juin 1945, est relatif à la première liberté de l'air, les États s'accordent réciproquement cette liberté donnant aux services internationaux réguliers le droit de traverser le territoire de chaque État sans atterrir.

Un avion civil sud-coréen venant d'Alaska en direction de Séoul suit théoriquement un vol au- dessus de la haute mer, cet appareil s'écrase de nuit, en mer ou à terre, entre le 30 août et le 1° septembre 1983, nous étions à l'époque d'Andropov, l'appareil a été abattu par la chasse soviétique car il aurait survolé l'espace aérien de l'URSS au- dessus de la mer du Japon. Grande émotion dans le monde. Le protocole de Montréal du 10 mai 1984 : interdiction de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et d'utiliser les avions civils à des fins d'espionnage ou d'observation. Article 3 bis de la convention de Chicago.

La catastrophe aérienne de l'appareil de la compagnie malaisienne en provenance des Pays- Bas survolant l'espace aérien ukrainien abattu en juillet 2014 par un missile lancé vraisemblablement par erreur par des milices pro russes opérant sur cette zone

L'armée de l'air serait- elle habilitée, sur ordre du gouvernement, à abattre un avion civil dont des terroristes prendraient le contrôle ?

Accord franco-allemand du 9 mars 2009 instaurant une coopération dans le domaine de la sûreté aérienne en cas de menaces émanant d'aéronefs civils

Un arrêté du 7 janvier 2015, JORF du 17 janvier 2015, autorise les ULM européens à circuler au-dessus du territoire français pour effectuer des vols non commerciaux, à la condition de disposer d'une autorisation de vol délivrée par un état européen et que le pilote dispose d'un titre ou d'une licence. Le postulant doit détenir des marques d'identification.

. Le survol opéré par les aéronefs d'État et les aéronefs militaires, avec équipage ou sans équipage est réglementé.
Les appareils de l'armée de l'air française sont aux ordres de l'État
Les aéronefs d'État relevant d'une puissance étrangère
On entend par aéronefs d'État les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police.
Les avions militaires étrangers n'ont pas a priori à survoler la France (ou y atterrir) sans autorisation.
Aucun aéronef d'État d'un État contractant (à la convention de Chicago) ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation (art. 3 c)
Les appareils américains qui voudraient survoler la France pour aller bombarder Tripoli, Benghazi, Raqqa, Bagdad ou Téhéran doivent obtenir l'accord du gouvernement français. L'autorisation ministérielle, si elle est donnée, est considérée comme un acte de gouvernement, les relations de la France avec les États étranger étant en cause.
Accords concernant les appareils dépendant d'États membres de l'OTAN
L'observation à fin militaire. Le survol par les E.U. du territoire soviétique. Le traité sur le régime Ciel ouvert signé à Helsinki le 24 mars 1992 et applicable à l'observation aérienne.

b. La situation à l'étranger.

Des principes semblables
Le survol de la Sibérie par les avions se rendant d'Europe occidentale au Japon. Un accord franco- russe, dont la validité au regard du droit européen est contestée par certains. Survol à titre onéreux, les redevances étant versées à Aeroflot. Un accord du 1° décembre 2011 entre Bruxelles et Moscou prévoit que les redevances pour survoler le territoire russe seront transparentes et liées aux coûts. L. Grard, Revue droit transports, janv. 2012 Chr. 1.

II. La sûreté de la navigation aérienne

La sécurité et la sûreté des transports aériens, ouvrage collectif sous la direction de Xavier Latour, colloque tenu le 18 janvier 2015 à la faculté de Paris V, Le Harmattan.

La malice des hommes est telle que certains individus, animés des plus noirs desseins, n'hésitent pas à mettre en péril la sûreté de la navigation aérienne.
Les États et les organisations internationales adoptent des mesures de prévention pour empêcher par anticipation la production de telles atteintes à la sûreté. Si ces mesures n'étaient pas prises et que l'attentat survenait, les pouvoirs publics seraient voués à la vindicte.
Si la prévention a manqué son effet et que le dommage survient, la puissance publique s'est dotée d'armes de répression.

Une décision du comité mixte UE- OACI du 18 mars 2013, JOUE du 25 juin 2013, a adopté une annexe relative à la sécurité aérienne : coopération entre les deux organisations, échange d'informations, formations dans le domaine de la sécurité

A. La prévention

Le corpus législatif, européen et national, relatif à la prévention de la menace terroriste et des autres actes illicites portant atteinte à la liberté de la navigation aérienne est fort abondant et soumis à des réformes et révisions fréquentes.

Il existe un règlement n° 300/2008 du 11 mars 2008 instaurant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

1. Le contrôle des objets avec lesquels les passagers montent à bord

Il est interdit aux passagers de monter à bord avec des produits ou objets dangereux.

On lève progressivement les restrictions sur les liquides, les aérosols et les gels, on en vient à un système d'inspection des explosifs liquides, règlement n° 297/2010 du 9 avril 2010. Il est permis de faire pénétrer des liquides aérosols et gels à bord des aéronefs à condition qu'ils soient soumis à une inspection ou qu' ils en soient dispensés. Les passagers doivent être informés des aéroports de l'Union dans lesquels il est autorisé d'embarquer de tels liquides, règlement n° 720/2011 du 22 juillet 2011.Un règlement d'exécution n° 104/2013 du 4 février 2013 modifie le règlement n° 185/2010. Un règlement n° 245/2013 du 19 mars 2013 concerne le contrôle des objets transportés par des personnes autres que les passagers. Il y a un autre règlement de la même date, n° 246/2013 concernant l'utilisation des équipements d'inspection-filtrage des liquides. Palpation des passagers. Ou bien utilisation d'équipements de détection de traces d'explosifs ou de détecteurs de métaux portatifs. Le règlement d'exécution n° 278/2014 du 19 mars 2014 modifie le règlement n° 185/2010 et synthétise les mesures qui peuvent être prises pour inspecter les passagers, les autres personnes montant à bord, les bagages de cabine, les bagages de soute, le fret, le courrier, les approvisionnements à bord : palpation, franchissement d'un portique de détection de métaux, chiens, équipement de détection de traces d'explosifs, scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants … fouille des bagages.
Un règlement d'exécution n° 2015/187 du 6 février 2015 tient compte des nouveaux procédés des terroristes dissimulant des engins explosifs et tente d'organiser la parade. Il prévoit, modifiant le règlement n° 185/2010, que les ordinateurs portables doivent être retirés des bagages de cabine et inspectés séparément, à moins que les bagages de cabine soient soumis à une inspection au moyen d'un système de détection d'explosifs.

La lutte contre le trafic illicite d'armes par la voie aérienne, décision du Conseil de l'UE du 2 décembre 2010, action de l'UE contre le commerce illicite d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne.

2. La communication aux autorités de police de données relatives à l'identité des passagers. Les données PNR. Les fichiers. La recherche du renseignement. La communication aux autorités publiques par les transporteurs aériens des données concernant les passagers. Une atteinte à l'intimité de la vie privée, justifiée par la nécessité de la lutte contre la grande criminalité, le terrorisme et trafic de stupéfiants.

Dans l'ordre interne : Obligation incombant aux transporteurs aériens de communiquer les données à caractère

personnel concernant les passagers au ministère de l'intérieur. Art. R. 1631-1 du code des transports renvoyant au code de sécurité intérieure.
Décret n° 2014-989 du 29 août 2014 portant application de l'article L. 232-4 du code de la sécurité intérieure et fixant les modalités de transmission au ministère de l'intérieur des données relatives aux passagers par les transporteurs aériens, JORF du 31 août 2014. Art. R. 232-1 : les données à caractère personnel sont transmises au ministère de l'intérieur par les transporteurs aériens, dès la clôture du vol, par envoi électronique sécurisé.

Dans l'ordre européen
Adoption le 2 février 2011 par la Commission européenne d'une proposition de directive concernant l'utilisation des données des dossiers passagers. Avis circonstancié du contrôleur européen de la protection des données CEPD, JOUE C 181/24 du 22 juin 2011.

Dans les relations internationales :
La coopération entre États :
Europe - États-Unis
Les États-Unis exigent que les transporteurs qui desservent les aéroports américains transmettent aux autorités policières américaines les données concernant les passagers se rendant ou quittant le territoire américain.
Cette prétention est susceptible de porter atteinte aux libertés publiques et au respect de la vie privée. Les défenseurs des droits de l'homme et des libertés publiques critiquent âprement ces mesures d'atteintes à la privacy justifiées par la Realpolitik. Sylvie Peyrou, De l'accord PNR à Prism, bilan et perspectives sur les malentendus transatlantiques : lutte anti-terroriste versus protection des données personnelles, 11 septembre 2013, CDRE.
Parcours sinueux
L'accord de 2004 et son annulation par un arrêt de la Cour de justice du 30 mai 2006
L'accord entre l'Union européenne et les États - Unis sur le transfert par les transporteurs aériens de données - données PNR, passager name record - contenues dans les dossiers des passagers au ministère américain de la sécurité intérieure (DHS, department of homeland security), 16 et 19 octobre 2006
L'accord PNR 2007, 23 et 26 juillet 2007. Réticence du parlement européen.
La préparation d'un nouvel accord en 2011 : voir l'avis du contrôleur européen de la protection des données, JOUE du 9 février 2012. Voir la résolution du Parlement européen du jeudi 11 novembre 2010, JOUE du 13.3.2012, C 74 E/8.
Accord entre les États -Unis d'Amérique et l'Union européenne sur l'utilisation des données des dossiers passagers (données PNR) et leur transfert au ministère américain de la sécurité intérieure, Bruxelles, 14 décembre 2011. Entrée en vigueur le 1° juillet 2012.
Les transporteurs fournissent au DHS (Department of homeland security) les dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation, en principe 96 heures avant le départ du vol puis en temps réel.
Les États-Unis utilisent ces dossiers à des fins de prévention et de détection d'infractions en matière de terrorisme et d'infractions punies de 3 ans d'emprisonnement.

Ces dossiers sont conservés 5 ans en période active et 10 ans en période dormante
Les données peuvent être transmises sous certaines conditions à des États tiers.

Accord semblable conclu avec l'Australie en 2008. Nouvel accord fait à Bruxelles le 29 septembre 2011 entré en vigueur le 1° juin 2012.

Négociations UE, États-Unis, Canada, Australie.

B. La répression pénale des atteintes à la liberté de la circulation aérienne

Les atteintes à la libre circulation aérienne peuvent prendre des formes diverses.
Elles n'ont pas toutes un caractère d'extrême gravité comme le détournement aux États-Unis d'avions civils le11 septembre 2001 par des criminels homicides fanatisés au point d'accepter de perdre la vie.

Des manifestations syndicales ou politiques visant à interdire le décollage ou l'atterrissage des avions.

Le phénomène déjà ancien du détournement d'aéronef opéré par des déséquilibrés ou par des militants politiques. On parle de piraterie aérienne.
Certaines atteintes à la circulation aérienne bénéficient ou bénéficiaient parfois de la faveur de certains secteurs de l'opinion.
Que fait-on lorsque les mesures de prévention ont échoué ?

1. Les autorités françaises sont-elles compétentes pour faire face à un tel phénomène et pour réprimer ?

Les règles de procédure pénale. La compétence des juridictions concernant les infractions commises à bord ou à l'encontre d'un aéronef. La compétence des juridictions répressives françaises. Les victimes de l'infraction ont été les personnes se trouvant à bord d'un aéronef : compétence de la juridiction du lieu du décollage, de destination ou de l'atterrissage, art. 693 du code de procédure pénale.
Les juridictions françaises compétentes font application du droit pénal français.

2. Les règles de fond. Le corpus infractionnel. La compétence normative

Des conventions internationales ont progressivement imposé aux États signataires de prévoir dans leur arsenal législatif répressif des infractions permettant de réprimer les agissements les plus nocifs.
(Naveau, Godfroid et Frühling, n°147 et suivants)
Convention de Tokyo du 14 septembre 1963
Convention de La Haye du 16 décembre 1970
Convention de Montréal du 23 septembre 1971
Protocole de Montréal du 24 février 1988
Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Beijing / Pékin le 10 septembre 2010 : il s'agit de criminaliser l'utilisation d'aéronefs civils comme armes et l'emploi de matières dangereuses pour attaquer des aéronefs ou d'autres cibles au sol.

Le code pénal.
Les actes de terrorisme.
Le détournement d'aéronef constitue un acte de terrorisme lorsque l'infraction est intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, cf. art. 421-1 CP
Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle d'un aéronef avec des personnes à bord, par violence ou menace de violence, est un crime puni par l'article 224-7 du code pénal.
L'entrave à la navigation ou à la circulation d'un aéronef est un délit correctionnel puni par l'article L. 6372-4 4° du code des transports. Qui devient un crime si des blessures ou mort s'ensuivent.
Crim. 22 juin 2010, n° 09-86658 : condamnation par la cour de Nouméa de plusieurs personnes pour entrave à la circulation d'aéronefs : occupation du terrain d'aviation de Nouméa le 28 mai 2009, la circulation des aéronefs avait été entravée, action orchestrée au terme de l'assemblée d'un syndicat de travailleurs canaques, empêcher le décollage d'avions pour l'ouverture de négociations avec Air Calédonie, monter dans les avions pour les empêcher de décoller
Paris, 26 février 2013, Revue de droit des transports avril 2013, comm. 34 par PH. Delebecque (condamnation d'une passagère qui ameute les passagers pour empêcher la reconduite à l'étranger d'une personne éloignée de France)
L'alerte à la bombe est un délit correctionnel : compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol en communiquant une fausse information, art. 224-8 du code pénal.

3. La coopération entre États
La délinquance en matière d'atteinte à la liberté de la navigation aérienne prend souvent une coloration Trans - frontière. L'infraction peut être commise en vol, l'appareil aérien atterrit dans un État étranger avec le suspect à bord si on est parvenu à le neutraliser.
Que faire du suspect qui se trouve entre les mains de l'autorité locale ? C'est l'adage "aut dedere aut punire ",
L'État d'arrestation livre le suspect ou il le punit s'il le juge coupable

Chapitre II. La navigation dans l'espace

Une liberté fonctionnelle : L'espace extra - atmosphérique peut être exploré et utilisé librement par tous les États.

L'espace atmosphérique offert à la navigation des aéronefs et des objets spatiaux
Chaque État accède à l'espace extra atmosphérique en opérant depuis son territoire un lancement permettant à l'objet spatial de transiter dans un premier temps dans son espace aérien national,
Soit il fait transiter l'engin spatial au travers d'un espace aérien relevant d'un État tiers mais avec l'autorisation de ce dernier,
Soit il fait lancer l'engin depuis la haute mer et il fait transiter l'objet spatial au travers d'un espace aérien échappant à toute souveraineté.
Cf. sur cette difficulté de l'accès à l'espace, Mireille Couston, Droit spatial, p. 61.
Un symposium organisé par l'OACI et le bureau des affaires spatiales des Nations-Unies s'est tenu le 20 mars 2015 à Montréal entre experts de l'aérospatial. Pour aller dans l'espace et en revenir, il faut traverser le même espace aérien que les aéronefs. Il convient donc d'assurer la sécurité de la navigation des engins dans l'atmosphère.

L'espace désigne non seulement le vide inter sidéral mais également la lune et les planètes du soleil : les régions des corps célestes devant être librement accessibles, les recherches scientifiques sont libres dans l'espace extra atmosphérique, les activités des États doivent s'effectuer conformément au droit international, toutes les stations se trouvant sur la lune seront accessibles …
Toutes ces libertés ont une finalité commune, elles doivent être exercées pour le bien et pour l'intérêt de l'humanité. Le bien de l'humanité en est le critère de légitimité.

Chaque État est responsable des activités spatiales menées par ses sujets et nationaux, art. VI du traité de 1967, il les surveille et il les autorise. Les individus, les groupements n'agissent pas de façon autonome dans l'exploration spatiale, ils sont sous la responsabilité et le contrôle de l'État dont ils dépendent.

L'orbite géostationnaire
Ressource naturelle limitée en risque de saturation, faisant partie intégrante de l'espace, qui ne devrait pas faire l'objet d'appropriation par voie d'utilisation répétée
Les prétentions de certains États équatoriaux
De facto se produit une appropriation des positions orbitales au profit du premier arrivant ou occupant. Premier arrivé, premier servi. L'actuelle omniprésence des intérêts des pays les plus développés sur l'arc synchrone s'apparente, même s'il faut le regretter, à une appropriation par voie d'occupation, il n'y a certes pas titre, mais le droit ne peut faire acception des faits.
Mireille Couston, Le droit spatial, p. 67
Certains souhaitent l'adoption de mesures juridiques et techniques pour promouvoir l'accès à l'orbite géostationnaire dans des conditions d'égalité. Réduire la fracture numérique.
On pratique la prise de brevets sur orbites, principalement aux États Unis et dans une moindre mesure en Europe.

La répartition des fréquences, ressources naturelles limitées.
On relève le risque d'interférences, volontaires ou non.
Mireille Couston, op.cit., p. 71
La répartition des fréquences s'opère dans un premier temps entre États dans le cadre de l'UIT.
Le refus de la politique du fait accompli et l'intervention de mécanismes de droit public pour attribuer à chacun son dû. L'entité demanderesse obtient une autorisation de son gouvernement, chaque État fait enregistrer les assignations de fréquences qu'il délivre auprès de l'UIT.
Comment procède-t-on en France à l'assignation de fréquence au profit d'un système satellitaire ? Il y a une demande déposée auprès de l'Agence nationale des fréquences, qui accorde l'autorisation et qui déclare au nom de la France l'assignation de fréquence à l'UIT.
L'exploitation d'une assignation de fréquence est soumise à autorisation ministérielle.
Une décision n°243/2012 du 14 mars 2012 établit un programme pluriannuel en matière de politique du spectre radioélectrique. Le spectre est qualifié de ressource publique clé pour la radiodiffusion sonore et télévisuelle, pour les communications mobiles à large bande sans fil et par satellite …

La militarisation de l'espace. Le traité de 1967 n'interdit pas formellement d'utiliser l'espace à des fins de défense militaire, il interdit seulement d'y installer des armes de destruction massive. La guerre des étoiles. Certains prétendent que certains États ont installé des armes offensives en orbite : les États Unis, la Russie, la Chine …Le système anti- missiles. Des satellites peuvent être utilisés pour donner de l'information à des systèmes d'armes de

précision et pour les guider. La destruction ou la neutralisation des satellites de l'adversaire, les systèmes de brouillage. Les systèmes d'écoute et d'observation. Les Nations Unies font périodiquement des déclarations pour déplorer la course aux armements et souhaitent l'adoption d'instruments diplomatiques contraignants. Elles entendent favoriser la conférence du désarmement. Cf. quatrième partie.

L'Union européenne propose l'adoption d'un code de conduite international pour les activités menées dans l'espace extra atmosphérique. Le projet vise à améliorer la sécurité dans l'espace. La mise en œuvre de ces projets se faisant sous l'égide de l'UNIDIR, institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement. Décision du Conseil de l'UE du 29 mai 2012, JOUE du 30 mai 2012. Modification par une décision 2014/42/PESC du 28 janvier 2014, JOUE du 29 janvier 2014 pour permettre une 4° réunion d'experts pour discuter de la proposition de code de conduite. Consulter le plu grands nombre d'États, actifs ou non encore actifs dans le domaine spatial.
L'Union européenne entend piloter le processus multilatéral relatif à la proposition du code de conduite international pour les activités menées dans l'espace extra atmosphérique, en vue de son adoption par la communauté internationale, décision PESC 2015/203 du 9 février 2015.

TITRE III. LES INFRASTRUCTURES AU SOL

D'où les engins aériens et spatiaux partent-ils et où arrivent-ils ? Ils proviennent de lieux affectés à cette finalité d'envol. Les aérodromes, les héliports, les centres spatiaux.
L'autorité publique édicte une réglementation minutieuse pour éviter les collisions et les abordages entre engins volants, elle fournit les prévisions météo, les services du contrôle aérien jouent une fonction déterminante. On parle des aides à la navigation aérienne.

Chapitre I. Les lieux d'envol

Pour les aéronefs, on parle d'aérodromes, où les aéronefs décollent et atterrissent.
Pour les objets spatiaux, on parle de centres spatiaux ou de bases de lancement où les fusées lanceurs procèdent au lancement des satellites et des navettes spatiales. Celles-ci font retour sur Terre avec leur équipage une fois la mission spatiale terminée.

SECTION I. LES AERODROMES

Sans les aérodromes, il n'y aurait pas de navigation aérienne envisageable.
O δρομοσ désigne la piste pour courir.
L'aérodrome est la piste où courent pour décoller ou atterrir les oiseaux artificiels fabriqués par l'homme que sont les aéronefs.

La France s'était dotée dès avant le déclenchement de la seconde guerre mondiale d'un grand nombre de pistes d'atterrissage à l'aménagement plus ou moins sommaire. Certaines étaient utilisées pour le trafic commercial ou se trouvaient à l'usage de l'armée de l'air, d'autres pour l'aviation légère et sportive.

Les textes français ou européens donnent plusieurs définitions plus ou moins semblables de l'aérodrome.

Art. L. 6300-1 c. transports. Un terrain (ou un plan d'eau) aménagé pour l'atterrissage, décollage et manœuvres des aéronefs
R. n° 1108/2009. Une zone à terre, sur l'eau, une structure en mer fixe ou flottante, zone destinée à être utilisée pour l'arrivée, le départ des aéronefs et la circulation en surface.
Règlement n° 923/1012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes, article 2 chiffre 6 : une surface sur terre, sur l'eau, sur une structure fixe, sur une structure off-shore fixe ou sur une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ ou les évolutions des aéronefs à la surface ; la

surface peut comprendre éventuellement des bâtiments, des installations et du matériel.
Règlement n° 139/2014 du 12 février 2014 : un aérodrome est une surface définie (comprenant tout bâtiment, installation et matériel), sur terre ou sur l'eau, ou sur une structure fixe, en mer fixe ou flottante, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs.

Les pistes de l'aérodrome sont spécialisées et reçoivent différentes affectations.

L'**aire de mouvement** est l'expression la plus large.
On distingue entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

L'aire de mouvement comprend l'**aire de manœuvre** (à utiliser pour les décollages, atterrissages et circulation des aéronefs à la surface)
(On appelle *aire d'atterrissage* la partie de l'aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs, c'est la piste où les appareils décollent et atterrissent, piste à vue et piste aux instruments).

L'aire de mouvement comprend également les **aires de trafic** (destinée aux aéronefs pendant l'embarquement et le débarquement des voyageurs, le chargement du fret, l'avitaillement en carburant, le stationnement, l'entretien).

L'exploitant s'assure qu'un avion n'effectue une opération de roulage sur l'aire de mouvement d'un aérodrome que si la personne aux commandes est un pilote ou une personne formée à faire rouler l'aéronef au sol et a reçu une formation concernant le plan de l'aérodrome, les routes, les marques, le balisage lumineux, la signalisation et les instructions du contrôle de la circulation aérienne. CAT.GEN.MPA.125.

On parle de seuil pour désigner le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

Lorsque l'avion a atterri, s'effectue la manœuvre d'accostage pour faire parvenir l'appareil à son poste de stationnement où il s'arrête. On parle de guidage pour que l'appareil se positionne correctement dans ses déplacements au sol. C'est le signaleur/placeur/placier qui guide l'aéronef sur l'aire de trafic en faisant les signaux de guidage à l'intention du pilote. Arrêté du 8 août 2011 concernant les règles de guidage et de stationnement des aéronefs.

L'aérogare : les bâtiments recevant les passagers et le fret. On parle de terminal. L'exploitant de l'aéroport cherche à dégager des recettes, on installe des magasins et des restaurants. Des hôtels à proximité. Des parkings.

L'aéroport : l'ensemble des pistes, des bâtiments et des infrastructures indispensables aux mouvements aériens

Les dix plus grands aéroports mondiaux pour le nombre de passagers étaient en 2012 : Atlanta, Pékin, Heathrow, Tokyo, Chicago, Los Angeles, Paris Roissy Charles De Gaulle ouvert en 1974, Dallas, Jakarta, Dubaï.

Ont un trafic important Frankfurt- am- Main, Hong Kong, Denver, Madrid, Bangkok, New York JFK, Singapour, Canton, Las Vegas.

Examinons dans un premier temps comment s'opère la construction des aérodromes
Nous verrons ensuite quelles sont l'utilité et la finalité des plate -formes aéroportuaires.

Sous-Section I. L'aménagement des infrastructures aéroportuaires

Dans la conception en honneur au XX° siècle, l'implantation des aérodromes dépendait des nécessités locales ou nationales. On tenait compte également des impératifs de la défense nationale et des nécessités de l'aménagement du territoire. C'est la puissance publique qui décidait de leur création et de leur exploitation. Plus récemment, on tend à considérer, en particulier en droit européen, qu'un aérodrome est une structure relevant de l'économie qui rend un service commercial aux usagers de la navigation aérienne.

A. La propriété de l'aérodrome

Le foncier, le sol, les bâtiments dépendent en général de la puissance publique.
Certains aérodromes relèvent cependant de personnes privées.

1. Secteur public

Les aérodromes les plus importants relèvent en France de la propriété publique.
Le domaine public aéronautique est constitué de biens immobiliers appartenant à une personne publique et affectés aux besoins de la circulation aérienne publique ; il comprend non seulement les emprises des aérodromes mais également les installations nécessaires pour les besoins de la sécurité aérienne situées en dehors de ces emprises, art. L. 2111-16 du code général de la propriété des personnes publiques.

a. La société Aéroports de Paris

Cette société publique obéit à un statut très spécial et dérogatoire au droit commun ; l'État y détient la majorité du capital. Une partie minoritaire du capital a été placée auprès des investisseurs et du public. Certaines actions ont été réservées pour les salariés. C'est l'ancien établissement public ADP qui a été transformé en société anonyme cotée en bourse. Cette société est propriétaire d'un foncier important. Elle peut détenir des participations dans des sociétés gérant des aérodromes en France ou dans le monde. Les terrains appartenant à l'établissement public ADP ont été dévolus en pleine propriété à la société. Ces terrains et ouvrages sont situés dans le domaine aéroportuaire, ou ailleurs. Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et qui sont affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.
Certains terrains et ouvrages demeurent cependant propriété de l'État : les biens nécessaires à l'exercice par l'État de ses missions de service public.

b. L'État a vocation à créer et à aménager les aérodromes d'intérêt national ou international, ainsi que les aérodromes nécessaires à l'exercice des missions de l'État, militaires en particulier.

L'État demeure propriétaire d'une dizaine de grands aérodromes régionaux d'intérêt national ou international : Bordeaux, Lyon, Marseille Provence, Marignane -Berre qui serait un hydro aérodrome, Aix- les Milles, Montpellier, Nantes, Saint Nazaire, Nice, Cannes, Strasbourg, Toulouse ; Cayenne, Fort de France, Pointe à Pitre, Saint Denis.

L'aéroport de Bâle Mulhouse, art. L. 6311-1, est régi par une convention entre la France et la Suisse du 4 juillet 1949. Il est mis au service de la confédération. Cet aéroport est entièrement situé sur le territoire français, la France entend y faire application de la législation fiscale française.

L'aérodrome de Genève- Cointrin est cogéré par la France et la Suisse à raison d'une convention du 25 avril 1956.

L'État est également propriétaire d'un certain nombre d'aérodromes nécessaires aux missions de l'État, en particulier pour les besoins de la défense nationale. Certains peuvent être à usage mixte.

c. Les collectivités territoriales

L'État dans le cadre de la politique de décentralisation a transféré aux collectivités la propriété de la plupart des aérodromes qu'il détenait (151). Sont ainsi propriétaires d'aérodromes des régions, des départements, des communes ou des communautés de collectivités territoriales.
Ainsi l'aérodrome de Beauvais - Tillé est la propriété du SMABT, qui est un syndicat mixte composé de la région de Picardie, du département de l'Oise et de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

L'État conserve cependant les emprises et les installations nécessaires pour les besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile.

Certaines collectivités en envisagent déjà la fermeture, l'exploitation de ces aérodromes n'étant pas rentable.
L'article 74 de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, relatif à la fermeture de l'aérodrome transféré impose de consulter les détenteurs de droits et prévoir un dossier de relocalisation des activités

actuelles. Certains aérodromes n'offrent pas de trafic commercial, ils servent à l'aviation légère et sportive, aux vols de montgolfières, aux avions taxi. Ou bien les terrains sont vendus et affectés à une autre activité.

d. Les chambres de commerce
La Rochelle

2. Secteur privé

Les aérodromes privés

B. Le processus de construction (en cas de création ex nihilo) d'aménagement ou d'agrandissement (création de nouvelles pistes ou d'infrastructures : maximiser la capacité des pistes) des aérodromes

Exemple de création d'aérodrome : l'aérodrome de Notre Dame des Landes, près de Nantes, fortement contesté en particulier par les amis des Verts mais soutenu par un maire de Nantes qui fut deux ans premier ministre.

L'État, les personnes de droit public et celles de droit privé peuvent créer, aménager et exploiter des aérodromes, art. L. 6311-2

Il existe des normes concernant la conception et l'aménagement des aérodromes et des héliports.

La création ou l'extension fait l'objet systématique de controverses : les uns sont favorables, comme les pouvoirs publics, les milieux économiques, les entreprises du bâtiment, d'autres contestent, ainsi les riverains, les amis de la nature et du calme, les Grünen et les écologistes.

I. Le projet de création ou d'extension d'aérodrome : les études préliminaires

Le point de départ est une décision prise par l'autorité publique de mettre en route le processus devant mener à la création d'un nouvel aérodrome, ou de l'agrandissement d'un aérodrome existant. Un service au ministère, le service des bases aériennes, est compétent pour statuer. Il s'agit d'un processus long, complexe et multiple. Droit de l'urbanisme. Droit de l'environnement. Droit des travaux publics. Les exigences légales ne sont pas systématiques, entrent en jeu des critères comme la longueur des pistes ou le montant financier de l'investissement. Les adversaires du projet risquent de mener la guerre judiciaire si les exigences légales ne sont pas satisfaites. Aux yeux des personnes favorables au projet, ils apparaissent comme des grincheux au comportement néfaste.

Arrêté du 11 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aérodrome ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant.

Nous nous proposons de présenter les exigences susceptibles d'être imposées, compte tenu de l'importance du projet. Si le projet est de faible ampleur, tous les points que nous allons indiquer n'ont pas lieu d'être observés. Avant d'entamer les travaux de construction de l'aérodrome, nombre d'obstacles administratifs doivent être franchis. La réglementation relève moins du droit aérien que du droit de l'urbanisme et de l'environnement.

a. Le foncier. Il faut désigner un périmètre. La réserve des terrains, avec éventuellement la création de servitudes aéronautiques de dégagement. Art. L. 6353-1. Sous certaines conditions, les propriétaires riverains peuvent contraindre l'État d'acheter leurs terrains, art. L.6353-2

b. La défense et la protection de l'environnement

Il y a une réglementation européenne à respecter, le droit français doit être conforme à la législation européenne. Il faut débattre, il faut mener le débat écologique.

La puissance publique ne peut décider toute seule, il lui faut consulter le peuple, ou ce qui en tient lieu.
Évaluation des grands projets d'infrastructure, L.30 déc. 1982, D. 17 juillet 1984, art. 3
Débat public : la démocratie participative. Il existe une commission nationale du débat public.
La charte de l'environnement établit le principe de participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement, voir l'article 7.
Il existe une réglementation d'origine européenne portant sur l'évaluation des incidences sur l'environnement, la directive 85/337/CEE 27 juin 1985 - modifiée par la directive 97/11/CE du 3 mars 1997 - concernait les projets de construction.
Cette procédure d'évaluation environnementale est obligatoire d'après l'annexe I s'il s'agit de la construction d'une piste de plus de 2100 mètres,
Un certain pouvoir d'appréciation des États existe en dessous d'après l'annexe II. Mais la procédure d'évaluation peut se révéler obligatoire pour des extensions de projets s'il y a des incidences négatives importantes sur l'environnement à raison de leur localisation.

Le débat a été parfois porté en justice pour déterminer si le projet entre ou non dans le domaine de la réglementation européenne.

Le débat en Belgique.
CJUE, 18 octobre 2011, association des riverains des communes proches de l'aéroport Bruxelles sud Charleroi c. Région wallonne, la procédure n'est pas identique selon que l'approbation du projet résulte ou non d'une loi.
CJUE, 16 février 2012, C-182-10 : des défenseurs de l'environnement combattent des projets approuvés par le parlement wallon autorisant des travaux à l'aéroport de Liège Bierset et Charleroi Bruxelles Sud. Les autorités ont-elles respecté les procédures prévues par la convention d'Aarhus et certaines directives communautaires ? Le projet doit pouvoir être contesté en justice. L'autorité doit communiquer les motifs de la décision. Respect de l'intégrité de certains sites : conservation des habitats naturels.

Le débat à Salzbourg : la piste dépasse les 2100 mètres.
Demande de décision préjudicielle du 21 mai 2012, C-244/12, compatibilité ou non du droit autrichien avec la directive 85/337 modifiée, les travaux envisagés consistent dans la construction d'un terminal, de hangars entrepôts et aires de stationnement , de tels travaux sont-ils soumis à évaluation des incidences sur l'environnement ? Il y a divergence entre l'aéroport de Salzbourg et la chambre compétente en matière d'environnement.
La CJUE a rendu son arrêt le 21 mars 2013.
La réglementation autrichienne est contraire sur certains points aux solutions édictées par la directive.

Un immeuble voit sa valeur diminuer du fait de nuisances sonores dues à la proximité d'un aéroport. Plusieurs extensions de l'aéroport ont été réalisées sans évaluation environnementale. En principe l'État doit réparer tout préjudice causé par l'omission d'une évaluation des incidences sur l'environnement. La haute juridiction autrichienne demande si cette omission inclut l'indemnisation de la dépréciation de la maison. L'avocat général Juliane Kokott répond par la négative, affaire C-420/11, conclusions du 9 novembre 2012. La directive ne contient aucune règle sur l'indemnisation. Pour qu'il y ait indemnisation, il faudrait que le public n'ait pas été suffisamment informé des incidences sur l'environnement à attendre

La directive 85/337 a été remplacée par la directive 2011/92 du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, JO 2012 L 26 p. 1

c. L'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport
   Cette évaluation concerne la création d'aérodromes de catégorie A, art. R. 1511-1,1°, et les projets dont le coût est égal ou supérieur à 83 millions d'euros, 3°.
   Idem pour la création d'aérodromes autorises par l'état, si l'étude d'impact s'impose, art. R. 1511-2

d. L'élaboration d'étude d'impact, préalable à l'enquête. Protection de la nature. Impact sur l'eau.
   L'article R. 211-3 CAC opère un renvoi à l'art. R. 122-8 du code de l'environnement

e. Avant-projet de plan de masse, APPM, qui a la valeur d'une étude préliminaire interne à l'administration

f. Plan de composition générale, PCG

g. Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête publique. Avis du commissaire - enquêteur. Conclusions de l'enquête technique. Art. R. 211-5. Expropriations

h. Décret de déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport

L'exemple de l'aérodrome de Nantes

Un arrêté du 11 janvier 1974 du préfet de la Loire Atlantique créant une zone d'aménagement différé aéroportuaire Ouest Atlantique.

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 est relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre Dame des Landes (pris après débat public)

Le décret du 9 février 2008

Un arrêt du Conseil d'État rendu le 31 juillet 2009, n° 314955, a rejeté les requêtes tendant à l'annulation du décret du 9 février 2008 déclarant d'utilité publique les travaux pour réaliser le projet d'aéroport du grand ouest. La création de l'aérodrome est justifiée par la saturation des capacités de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique, par la nécessité de répondre à la croissance du trafic aérien, il s'inscrit dans le cadre général du développement du grand Ouest, améliorer l'aménagement du territoire, développer les lignes aériennes nationales et internationales. L'opération présente un caractère d'utilité publique.

Un arrêt du Conseil d'État du 17 octobre 2013, n° 358633, a rejeté la requête émanant d'un collectif d'élus locaux tendant, pour changement des circonstances de droit et de fait, à l'abrogation du décret du 9 février 2008 qui avait déclaré d'utilité publique les travaux destinés à réaliser l'aéroport de Notre Dame des Landes.

i. La création de l'aérodrome par décision de l'autorité publique. Une convention entre l'État et la personne publique.

Le projet de construction est mené à son terme : l'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne

II. Le financement des infrastructures aéroportuaires

Construire et équiper un aérodrome comme Orly, Roissy, Satolas ou Notre Dame des Landes exigent des capitaux importants. Il n'y a souvent pas d'autres moyens que de tirer parti de financements publics. La législation européenne sur les aides d'État limite cependant le recours au financement public en ce qui concerne les aérodromes servant à l'aviation commerciale.

Le financement de la construction de l'aérodrome est normalement à la charge du propriétaire. Même si parfois il y a dissociation entre le propriétaire et l'exploitant et que le concessionnaire assure la construction de l'aérodrome, ainsi pour Nantes.
Le financement des infrastructures aéroportuaires en provenance des autorités publiques. Dépenses d'investissement.
Il existait une communication de la Commission fixant des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports …, 2005/C 312/01. Ces lignes ont connu une révision. La Commission avait ouvert en avril 2011 une consultation, elle envisageait une révision des lignes directrices concernant le financement des aéroports et les aides au démarrage attribuées aux compagnies au départ d'aéroports régionaux. Ces lignes directrices sur les aides publiques ont été publiées par la commission européenne le 20 février 2014.
La commission a incontestablement le dessein d'éviter les capacités aéroportuaires excédentaires et le trop grand nombre d'aéroports non rentables.
La Cour des comptes européenne se joint à ce chœur d'hostilité non dissimulée en publiant un rapport spécial n° 21/2014 intitulé Infrastructures aéroportuaires financées par l'Union européenne : des investissements peu rentables.
L'UE en réalité ne finance guère, ce sont les États ou les collectivités territoriales qui aident le secteur. Le service

public ne saurait être rentable.

a. L'exercice des prérogatives de l'État en tant que puissance publique assurant la sûreté (la lutte contre le terrorisme et la criminalité), le contrôle du trafic aérien, la police, la douane, le service des pompiers relève des missions de l'État et est financé par l'impôt. On ne saurait parler d'aides d'État à propos des dépenses engagées par la puissance publique pour les financer.

b.

L'aéroport est envisagé dans la conception moderne comme une entreprise assurant une activité économique qui est la fourniture de services aéroportuaires.
Cette conception de la jurisprudence européenne remonte aux décisions Aéroports de Paris du Tribunal du 12 décembre 2000 et de la Cour de justice du 24 octobre 2002, C-82/01.

La jurisprudence européenne considère que l'exploitant d'aéroport exerce en principe une activité économique et doit prendre à sa charge les coûts d'infrastructure. Le hic, c'est que la construction de l'ensemble ou la création d'une nouvelle piste nécessite souvent un financement public et qu'on ne peut pas tout interdire.

i. L'interdiction de certaines aides
Certaines sources de financement public risquent d'être réputées comme constituant des aides d'État faussant le jeu de la concurrence et à ce titre interdites.

Les autorités européennes ont une approche très économiste de la question et voit des aides d'État, là où nous verrions seulement des investissements à la charge de la puissance publique pour financer des infrastructures d'intérêt général, comme des routes, des ports ou des voies ferrées.
On considère également que les aérodromes, entités et entreprises à objet économique, sont en concurrence les uns envers les autres. Cela est peut- être vrai dans certaines hypothèses : si un transporteur aérien veut établir une ligne entre Paris et le Sud-Ouest pyrénéen, il y a peut-être une concurrence entre l'aéroport de Tarbes, celui de Pau ou celui de Biarritz, il choisira selon les atouts de l'un ou de l'autre. Nous doutons, en profane, qu'il y ait concurrence entre Roissy et Blagnac, ou entre Blagnac et Bordeaux. Sans aides directes ou indirectes, nombre d'aérodromes ne sont pas économiquement viables.

L'avenir des aéroports a fait l'objet, à la suite de différentes communications de la Commission, d'une résolution du Parlement européen le 10 mai 2012. Cette résolution ne concerne pas les aéroports des capitales, mais les aéroports régionaux dépourvus de plate-formes de correspondance. Les petits et moyens aéroports sont souvent desservis par une seule compagnie. Certains n'ont qu'un trafic saisonnier. La résolution se dit hostile à la prolifération des aéroports régionaux. Un aéroport ne serait rentable qu'avec un trafic de plus 500 000 passagers par an. On souhaite que les aéroports soient reliés au réseau ferroviaire grande vitesse.

ii. La justification de certaines sources de financement public

Il existe certaines hypothèses où les financements publics sont admis ou justifiés et ne constituent pas des aides publiques prohibées.
Il n'y a pas alors d'aide d'État ou l'aide est justifiée.

- Les lignes directrices émanant de la Commission admettent que les pouvoirs publics accordent, en particulier en ce qui concerne les aérodromes régionaux, des financements pour la construction des plate-formes aéroportuaires.

  (Statut juridique des lignes directrices, du droit mou, une sorte de circulaire administrative par laquelle la Commission indique quels sont les financements publics qu'elle sanctionnera et ceux qu'elle admettra ou tolérera ; les juridictions ne sont pas formellement liées par ces écrits émanant de la Commission, même si de facto elles ne s'en éloigneront guère)

Les lignes directrices de 2005, point 61, admettaient sous certaines conditions les aides au financement des infrastructures aéroportuaires : un objectif d'intérêt général, infrastructure nécessaire, des perspectives d'utilisation à moyen terme, l'ouverture de l'infrastructure aux utilisateurs sans discrimination, la non affectation du développement des échanges contrairement à l'intérêt commun.

Les lignes directrices adoptées le 20 février 2014 autorisent sous conditions les aides d'État en faveur des investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Des aides à l'investissement sont autorisées s'il existe un besoin en matière de transport. Il y a un plafond en ce qui concerne le montant de ces aides.

Vincent Correia, Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, ZLW 3/2014 p. 411.

Même si en théorie les dépenses d'infrastructures devraient être financées par les ressources propres et non par les concours publics, les lignes directrices admettent les aides en tenant compte du trafic assuré par l'aéroport.
Pour les aéroports de moins d'un million de passagers, les aides à l'investissement sont admises jusqu'à 75 % de la dépense.
Pour les aéroports entre 1 million et 3 millions de passagers annuels, le concours public peut aller jusqu'à 50 %.
Pour les aéroports ayant entre 3 et 5 millions de passagers, l'aide peut aller jusqu'à 25 %.
Pour les aéroports ayant un trafic de plus de 5 millions de passagers, les aides ne seront admises qu'à titre exceptionnel.

- Certains financements publics sont admis en ce qu'ils constituent des compensations de service public.

  Plusieurs pistes peuvent être invoquées pour justifier l'aide, soit la décision de 2011 de la Commission, soit la jurisprudence Altmark.

Il existe en effet une *décision* 2012/11 de la Commission du 20 décembre 2011 concernant l'application de l'art. 106 § 2 TFUE et les aides d'état sous forme de compensations de service public. Le texte vise les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général. Il peut être invoqué en matière aérienne.

Un exemple topique : La légalité des aides accordées par l'Allemagne à l'aéroport de Leipzig/Halle, ayant donné lieu à un contentieux à rebondissements multiples.

La décision de la Commission du 23 juillet 2008 avait estimé qu'une aide de 350 millions accordée par l'Allemagne à l'aéroport pour la construction d'une piste était compatible avec le marché commun.

Deux arrêts rendus par le tribunal entre des parties distinctes.
. Arrêt du jeudi 7 octobre 2010, T-452/08, le recours est rejeté par le Tribunal.
. Arrêt du Tribunal en date du 24 mars 2011, T-443/08 T-455/08, rejet des recours, annulation cependant du calcul du montant de l'aide d'État fixé à 350 millions d'euros. Pourvoi formé contre l'arrêt du 24 mars 2011.
. Arrêt de la CJUE du 19 décembre 2012, C-288/11 P : le pourvoi est rejeté ; une société dont sont actionnaires la Saxe et la Saxe Anhalt décide en 2004 de construire une nouvelle piste de décollage, devant être financé par un apport en capital de 350 millions d'euros en provenance des actionnaires publics au profit de cette société ou d'une filiale gérant l'aérodrome de Leipzig-Halle ; en 2005 est intervenu un accord entre DHL qui fait la distribution de colis express et les 2 sociétés sus nommées, le gestionnaire de l'aérodrome s'engage à construire une piste sud. La Commission a estimé que l'apport en capital constituait une aide d'état compatible avec le marché commun. Les sociétés ont contesté devant le tribunal que l'on qualifie l'apport en capital d'aide d'état, ainsi que son montant. Le tribunal avait annulé la décision fixant l'aide d'état à un montant de 350 millions d'euros. La cour affirme entre autres : la société (à capitaux publics) qui exploite l'aéroport exerce une activité économique, elle offre des services aéroportuaires contre une rémunération (taxes aéroportuaires) sur le marché des services aéroportuaires régionaux. Leipzig était en concurrence avec d'autres aéroports régionaux pour l'implantation de la plate- forme européenne de DHL. Il y aide d'état – sous déduction de frais liés à l'exécution de missions publiques, sécurité, police, protection contre l'incendie, météo, contrôle du trafic aérien. La construction d'une piste ne pouvait être dissociée de l'exploitation.

Ouverture d'une nouvelle procédure par la Commission concernant le financement d'infrastructure à l'aéroport de Leipzig/Halle, lettre du 15 juin 2011, JOUE 28 sept. 2011. Cet aérodrome allemand est essentiellement fréquenté par des transporteurs de fret. Les actionnaires sont des personnes publiques, elles font des prêts destinés à être transformés en apport en capital. L'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, la construction d'infrastructures aéroportuaires en est indissociable. Critères de nécessité et de proportionnalité à respecter.

D’autres exemples

L’aide publique roumaine en faveur de petits aéroports régionaux. Demande d’information formulée par la Commission, 24 mai 2011. La commission a clôturé en partie la procédure par une décision du 31 octobre 2011. La Roumanie a décidé de financer les petits aéroports régionaux conformément aux dispositions des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et en respectant la décision SIEG sur les services d’intérêt économique général.

Ouverture d’une procédure par la commission contre la France, lettre du 13 juillet 2011, relative à des aides d’état accordées à l’aéroport de Marseille : la chambre de commerce a reçu un financement de 7 millions ½ d’euros en provenance du conseil général pour l’aménagement de l’aérogare à bas coût mp2

Les compensations de service public accordées pour la gestion de l’aéroport ne constituent pas des aides d’État si sont respectées les conditions établies par la jurisprudence *Altmark*, ou à tout le moins sont dispensées de notification.

Certaines activités conduites par les aéroports - voire exceptionnellement la gestion d’un aéroport dans son ensemble - peuvent représenter des services d’intérêt économique général SIEG. L’autorité publique impose à l’opérateur de l‘aéroport certaines obligations de service public, l’aéroport peut être dédommagé pour les coûts supplémentaires résultant de l’exécution de cette obligation.

Le Conseil d’État dans son arrêt du 13 juillet 2012 a admis en se fondant sur la jurisprudence Altmark que la subvention accordée au concessionnaire de l’aérodrome de Notre Dame des Landes ne constituait pas une aide d’État au sens de l’art. 107 du TFUE. Le cahier des charges de la concession prévoit le versement d’une subvention d’aide à la construction de 165 millions d’euros, 90 à la charge de l’État, 75 pour les collectivités territoriales. La subvention compense des obligations de service public, les candidats à la délégation ont disposé de toutes les informations, la subvention ne dépasse pas ce qui est nécessaire, trois offres ont été présentées et la société retenue est celle qui avait demandé la subvention la moins importante.

- La collectivité publique intervenant comme *investisseur privé avisé en économie de marché* : l’État ou les collectivités territoriales peuvent prendre des participations dans le capital des entreprises. On n’est pas en présence d’une aide d’État si l’autorité publique en apportant un financement et en en attendant une contrepartie financière se comporte comme un acteur économique privé et comme un investisseur avisé.

C. Les servitudes aéronautiques et les dispositions d’urbanisme concernant les abords d’aéroport

i. Servitudes de dégagement, art. R. 242-1

Il s’agit de supprimer les obstacles (arbres, forêts, constructions) constituant un danger pour la circulation aérienne et d’interdire l’édification d’obstacles à venir.

CAA de Bordeaux (?), 21 mai 2013, n° 10BX01152, un avion Robin appartenant à l’aéro-club de Millau atterrit en 2004 sur la piste de l’aérodrome du Larzac, il quitte la piste et heurte une clôture grillagée à 35 mètres du bord de la piste. L’avion est endommagé. Les compagnies d’assurance, subrogées dans les droits de l’aéro-club, obtiennent la condamnation de la chambre de commerce chargée de l’entretien des pistes et des bandes d’envol, des voies de circulation et de leurs accotements. Les servitudes de dégagement des aérodromes classés en catégorie D ont une largeur de 150 mètres. La clôture grillagée était trop proche de la piste, elle se trouvait à 50 mètres du milieu de la piste d’atterrissage. Non- respect par la CCI de la réglementation sur les servitudes aériennes de dégagement.

ii. La situation à l’extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement

La présence d’un aérodrome peut être un motif pour écarter l’implantation à proximité d’éoliennes

CAA Nancy, 9 juin 2011, n° 10NC01162 ; CAA Lyon, 4 février 2014, n° 13LY00156

L'article R. 425-9 du code de l'urbanisme dispose : Lorsque le projet porte sur une construction susceptible, en raison de son emplacement et de sa hauteur, de constituer un obstacle à la navigation aérienne, le permis de construire ou le permis d'aménager tient lieu de l'autorisation prévue par l'article R. 244-1 CAC dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.
L'article R. 244-1 du code de l'aviation civile prévoit : À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement … l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, peuvent constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre …

CAA Nantes, 13 février 2015, n° 13NT00977 : refus, par le préfet du Loiret, de délivrer un permis de construire un parc éolien de 6 aérogénérateurs d'une hauteur de 145 mètres avec un rotor d'un diamètre de 90 mètres à Aulnay la Rivière. Refus du ministre de la défense de donner son autorisation, le projet étant localisé dans la zone dangereuse du groupement d'hélicoptères de la région d'Étampes, les hélicoptères ont besoin de s'entraîner jour et nuit dans des vols à basse altitude, entraînement pour la lutte anti terroristes.

iii. Servitudes de balisage

Les règles d'urbanisme aux alentours des aéroports : le *plan d'exposition au bruit - PEB* -, prévu par l'art. L. 147-3 du code de l'urbanisme, définit des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Ce plan est pris par arrêté préfectoral.
Ce plan induit des restrictions au droit de construire : cf. infra, nuisances acoustiques
CE 28 mars 2011, rejet de la demande du groupement des usagers de l'aérodrome de Saint Cyr l'école qui demandait l'annulation de délibérations de la commune tendant à la création d'une ZAC

La fermeture de l'aérodrome.
Décision de l'autorité publique. Contestation éventuelle par les usagers.
C'est ainsi que l'aéro-club de la Basse Moselle est débouté de son recours tenant à l'annulation de la décision de fermeture de l'aérodrome de Thionville - Yutz, CE 2 avril 2014 n° 366724.
Un arrêté du 17 avril 2014 porte fermeture de l'aérodrome de Pézenas-Nizas

Sous - Section II. La fonction des aérodromes

La fonction première d'un aérodrome est de permettre dans les meilleures conditions de sécurité le décollage et l'atterrissage des appareils aériens.

§ I. L'aérodrome est en principe – sauf dérogations - la voie obligatoire de l'atterrissage et du décollage des aéronefs.

La justification réside dans des motifs de sécurité et de nécessité des contrôles de police et de douane

Dérogations ou exceptions

Cas de force majeure
Zones montagneuses
Hélisurface
Certaines opérations de travail aérien : bandes d'envol occasionnelles
Ballons
ULM
Planeurs
Hydravions et avions amphibies

Un aérodrome est dit « contrôlé » s'il est un aérodrome où les aéronefs bénéficient du service du contrôle de la

circulation aérienne. Il n'y existe pas forcément une zone de contrôle. On parle de vol contrôlé si le vol est exécuté conformément à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne. Il y a alors une communication entre le pilote et le contrôleur.

§ II. La spécialisation et l'importance des aérodromes

Les aérodromes appartiennent quant à l'importance et à la spécialisation du trafic aérien à des mondes différents. Il existe à travers le monde de très grands aérodromes au trafic intense, certains sont des aérodromes régionaux au trafic moyen, d'autres sont extrêmement modestes et servent de piste d'aéro-club.

a. Les classifications descriptives opérées par le droit européen
   Décision n° 661/2010 du Parlement et du conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport : le réseau aéroportuaire transeuropéen est constitué des aéroports sur le territoire de l'union ouverts à la circulation aérienne commerciale

Les aéroports d'intérêt commun
Plusieurs critères
Les composantes internationales : le volume annuel de mouvements de passagers, le volume annuel de mouvements d'avions commerciaux, le volume annuel du fret, le volume annuel de mouvements de passagers en dehors de l'union
Les composantes de l'Union
Les composantes régionales
Les projets d'intérêt commun : l'amélioration de la capacité, la protection contre les nuisances, les accès à l'aéroport

b. Les classifications opérées par le droit français interne

On prend en considération le type de trafic effectué par l'intermédiaire de l'aéroport

1. L'ouverture ou non au *trafic aérien international* : l'aéroport est affecté au trafic interne ou au trafic international

2. L'ouverture ou non de l'aéroport à la circulation aérienne publique

Le JO du 20 février 2015, p. 3148, donne, en application des dispositions de l'article D. 211-3 du code de l'aviation civile, les listes des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées.

α) L'aérodrome ouvert à la *circulation aérienne publique*, art. L. 6312-1

Cette ouverture résulte d'un arrêté ministériel, précédé d'une enquête technique.

À titre d'exemple, un arrêté du 28 octobre 2013 après enquête technique ouvre à la circulation aérienne publique l'aérodrome d'Eu -Mers- Le Tréport.

Ces aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont classés en cinq catégories d'aérodromes terrestres, A B C D E, art. R. 222-5 CAC

Catégorie A : aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toute circonstance

Catégorie B : il s'agit d'aérodromes destinés
Soit aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances
Soit à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes

Catégorie C : aérodromes destinés
1. aux services à courte distance

Et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes

2. au grand tourisme

Catégorie D : aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance

Catégorie E : aérodromes destinées aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique

Trois catégories d'hydrobases, A B C

β) Les aérodromes *non* ouverts à la circulation aérienne publique. Art. L. 6312-2 du code des transports.

On sous - distingue

. Les aérodromes *réservés* à l'usage des *Administrations* de l'État.

L'affectataire. Le directeur. Art. R. 211-6

[L'arrêté du 28 août 2014, JORF du 31 août 2014, modifiant l'affectation de l'aérodrome de Dijon -Longvic, affecté à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile pour les besoins du transport aérien et l'aviation générale, à titre secondaire au ministère de l'intérieur pour les besoins de la gendarmerie nationale.
Un arrêté de la même date transfère la gestion d'une partie de la base aérienne au syndicat mixte de l'aéroport de Dijon- Longvic. L'aéroport serait menacé de fermeture au transport aérien, il y a ou il y avait des lignes en direction de Toulouse et de Bordeaux]

. Les aérodromes *agréés à usage restreint*, art. D. 232-1

Ce sont des aérodromes destinés à des activités répondant à des besoins collectifs techniques ou commerciaux. Ces activités sont limitées dans leur objet, ou réservées à certaines catégories d'aéronefs, ou exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.
Ces activités peuvent comprendre notamment les opérations de travail aérien.
Le travail aérien se définit : toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions.
Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité, et les opérations agricoles aériennes.
L'activité commerciale de parachutage est autorisée sur un aérodrome à usage restreint.
Il faut un arrêté d'agrément pour que le ministre autorise la mise en service de tels aérodromes.
Cet agrément d'agrément est rendu sur le fondement d'une enquête technique effectué sur la base des articles L. 123-1 et R. 123-1 du code l'environnement.

À titre d'exemple, A. du 11 septembre 2014, concernant l'aérodrome à usage restreint d'Albertville en Savoie : l'activité des avions et des planeurs est autorisée sur l'aérodrome pour les pilotes ayant été reconnus aptes par un instructeur ou détenant la qualification montagne. L'activité des aérodynes ultralégers motorisés et des hélicoptères est autorisé sur l'aérodrome.

. Les aérodromes à *usage privé*

Un aérodrome à usage privé est créé par une personne physique ou par une personne morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de de ses employés et invités, art. D. 233-1.
On ne peut pas y exercer l'activité commerciale de parachutisme.

Il est possible qu'un aérodrome passe d'une catégorie à une autre, et qu'une contestation soit élevée. C'est ainsi que le Conseil d'État a rejeté le 31mai 2012, n° 326937, la requête d'une association demandant l'annulation d'un arrêté ministériel portant agrément à usage restreint de l'aérodrome de Lasclaveries, jusqu'alors à usage privé. Le

changement de catégorie doit faire l'objet d'une enquête publique. L'aérodrome a été réservé aux activités d'une école de parachutisme et aux aéronefs de servitude associés. Le détournement de pouvoir n'a pas été établi.

On retrouve une problématique semblable dans un autre arrêt du Conseil d'État du 28 avril 2014, n° 373193 : Il existe en Normandie l'aérodrome d'Yvetot - Baons le Comte, qui était un aérodrome privé. Le propriétaire de l'aérodrome a demandé un changement de catégorie pour favoriser l'écolage. Le ministre chargé de l'aviation civile a en date du 5 octobre 2011 pris deux arrêtés, l'un pour autoriser la création de l'aérodrome d'Yvetot comme étant destiné à être agréé à usage retreint, l'autre pour délivrer l'agrément à usage restreint.
La commune de BAONS le Comte a demandé en vain l'annulation de ces deux arrêtés.
Les riverains se plaignaient du bruit des avions faisant de la voltige.
Une enquête technique a été menée, elle n'était en l'espèce pas nécessaire, car il n'y avait pas de travaux à réaliser dans le cadre de ce changement de catégorie. Le commissaire enquêteur a entendu des dizaines d'observations.
La commune est déboutée.

§ III. La répartition du trafic aéroportuaire

La commission a publié le1° décembre 2011 une communication, COM(2011) 823 final, sur la politique aéroportuaire de l'Union européenne : comment résoudre les problèmes de capacité et de qualité

I. La répartition du trafic dans l'espace

Droit européen
L'art. 19 du règlement n° 1008/2008 autorise la répartition du trafic entre aéroports de la même conurbation. Ce sont des critères objectifs qui doivent fonder la décision de répartition. Principes de proportionnalité et de transparence. La Commission examine le projet et décide si l'État peut appliquer les mesures.

Droit interne
Le cas du système aéroportuaire parisien doté de plusieurs infrastructures de transport aérien
La société Aéroports de Paris, par des décisions constituant des actes administratifs, répartit - compte tenu du cahier des charges - les transporteurs entre les différents aérodromes ainsi qu'entre les différentes aérogares d'un même aérodrome, art. L. 6323-4

Depuis un arrêté du 15 novembre 1994 l'aéroport du Bourget est réservé à l'exploitation de services aériens non réguliers, les sièges n'étant pas commercialisés séparément auprès du public, les aéronefs ayant une capacité maxima de 25 sièges. Des dérogations sont possibles. Le Conseil d'État a eu à connaître d'un contentieux dans lequel le syndicat des compagnies aériennes autonomes avait demandé au ministre de permettre l'utilisation de l'aéroport du Bourget à des aéronefs d'une capacité allant jusqu'à 72 sièges. L'argument était que les appareils de plus grande capacité permettent de limiter les nuisances sonores causées aux riverains. Le ministre refuse de procéder à la modification de l'art. 6 de l'arrêté de 1994 relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien. Le Conseil d'État a rejeté la requête tendant à l'annulation de la décision ministérielle, dans une décision du 30 décembre 2011, n° 347993.

II. Les créneaux horaires

Il faut partir de la réalité : la congestion et la saturation gagnent les aéroports internationaux les plus fréquentés, comme Francfort, Heathrow et Gatwick, Düsseldorf, Roissy et Orly … On comprend facilement que pour des raisons de sécurité les avions ne peuvent pas décoller et atterrir simultanément sur les mêmes pistes, les mouvements d'aéronefs doivent être régulés et étalés dans le temps. Le trafic aérien peut être plus intense à certains moments de la journée ou de la saison.

A. Les accords entre compagnies

B. L'attribution des créneaux horaires par l'autorité publique : règlement CE n° 793/2004 du 21 avril 2004 modifiant le règlement n° 95/93
Les créneaux d'aéroport
Le régime est plus ou moins impératif, la saturation plus ou moins prononcée.
On distingue en langage technique l'aérodrome à « facilitation » et l'aérodrome « coordonné ».

1. Aéroport à facilitation d'horaires

Il n'y a risque de saturation qu'à certains moments : le facilitateur d'horaires conseille et recommande aux usagers des heures d'arrivée et de départ.
Exemple concernant l'aérodrome d'Annecy, arrêté du 30 juillet 2013, la demande de trafic est, à certaines périodes, plus importante que la capacité d'accueil de l'aéroport. La facilitation est instaurée les week- ends en hiver. Idem pour Chambéry.

2. Aéroport coordonné

Un aérodrome est ainsi qualifié lorsque de graves insuffisances de capacité sont relevées.
C'est la situation en France de Paris- Orly, de Paris- CDG, de Lyon et de Nice.
L'attribution des créneaux horaires est alors effectuée par le coordonnateur.
Il s'agit en France de l'association COHOR, qui regroupe des transporteurs et des aéroports et qui a son siège près d'Orly

Le règlement n° 255/2010 du 25 mars 2010 préconise pour optimiser la capacité du réseau européen de gestion du trafic aérien de coordonner les créneaux horaires et les plans de vol. L'attribution des créneaux de départ donne en principe priorité aux vols, art. 3 § 3. Les vols doivent respecter les créneaux de départ, les vols ne respectant pas l'heure de départ de l'aire de stationnement s'exposent à une interdiction de décollage, art. 6 § 6. L'art. 9 prône la cohérence entre plans de vol et créneaux d'aéroport : le coordonnateur peut obtenir communication du plan de vol, l'exploitant fournit aux aéroports de départ et d'arrivée les informations pour que soit mis en correspondance l'indicatif de vol contenu dans le plan de vol et celui communiqué pour le créneau d'aéroport, une information réciproque est donnée lorsque les services aériens sont exploités à des horaires très différents des créneaux horaires qui avaient été attribués. L'art. 11 envisage la communication d'une information en cas de non-respect des créneaux départ.

Comment s'opère l'attribution des créneaux horaires ?

Les paramètres de coordination : le ministère chargé des transports publie lors de chaque saison aéronautique été / hiver la capacité globale de l'aéroport et la capacité des terminaux
Les rentes de situation : les droits acquis (Granny Rights) des transporteurs installés sur le site :
Le ré -programmation.
Tendance à une patrimonialisation de fait de la détention des créneaux : elle constitue souvent la seule richesse d'une entreprise de transport aérien en faillite
Les nouveaux arrivants

La Commission en décembre 2011 propose de permettre aux compagnies de vendre à d'autres compagnies les créneaux qu'elles ne peuvent utiliser.

Les sanctions encourues en cas de vols effectués sans créneaux.
Amende administrative prononcée par le ministre, art. R. 160-1, I, 1°, CAC, à l'encontre de l'exploitant qui atterrit ou décolle sans disposer du créneau horaire correspondant ou qui procède à des atterrissages et décollages de façon répétée et intentionnelle à des horaires significativement différents des créneaux horaires attribués par le coordonnateur, ou qui utilise des créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution.
Idem en ce qui concerne le transporteur qui dépose un plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ de gestion des courants de trafic aérien pour un motif abusif, art. R. 160-1, I, 4°, CAC

Sous - Section III. L'exploitation des aéroports

Règlement n° 216/2008 modifié par règlement n° 1108/2009 du 21 octobre 2009. Chaque État peut décider de ne pas soumettre au règlement européen les aérodromes à faible trafic, art. 3 ter : pas plus de 10 000 passagers par an, pas plus de 850 mouvements d'aéronefs transportant du fret.

L'exploitation de l'aéroport participe de deux finalités distinctes : c'est un service public rendu au public ; c'est également une exploitation à caractère économique pour permettre le décollage et l'atterrissage des aéronefs de l'aviation commerciale : les compagnies aériennes sont les clientes de l'aéroport.

§ I. Les attributs régaliens et les principes du service public

Il doit y avoir, dans chaque État membre de l'UE, une, voire plusieurs autorités investies de responsabilités et de compétences pour la certification et la surveillance des aéroports, du personnel et des organismes qui y participent, art. 3 du règlement n°139/2014 du 12 février 2014.
Cette autorité doit être indépendante des exploitants d'aérodrome ainsi que des prestataires des services de gestion des aires de trafic.

Il existe en France le conseil national de la sûreté de l'aviation civile, qui produit des études et des recommandations, art. D. 213-2 CAC, présidé par M. Jean-Michel Aubas, JO du 2 mai 2015

Les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'État, art. L. 6331-1
Les directeurs de l'aviation civile et le délégué territorial
Les normes sur la sécurité, art. L. 6331-2,
Les normes sur la sûreté,
Le règlement n° 216/2008 du 20 février 2008 tend à établir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile.
Les règlements subséquents : n° 300/2008 du 11 mars 2008, règlement n°185/2010 du 4 mars 2010, règlement d'exécution n° 1087/2011 du 27 octobre 2011, règlement d'exécution n° 173/2012 du 29 février 2012, règlement d'exécution n° 1082/2012 du 9 novembre 2012 contenant des règles détaillées sur la validation UE de sûreté aérienne, règlement n° 687/2014 du 20 juin 2014.
Normes de base communes en ce qui concerne les systèmes de détection d'explosifs. Art. L. 6341-1 s. Ordonnance du 1° mars 2012.
Chaque exploitant élabore et applique un programme de sûreté aéroportuaire. Contrôle des accès, inspection des personnes. Fouille et recours à un dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques. Scanner corporel. Des scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants et munis d'un dispositif de détection automatique d'objets dangereux peuvent être installés dans les aéroports de l'UE, règlement d'exécution n ° 1141/2011 du 10 novembre 2011 et n° 1147/2011 du 11 novembre 2011, article L. 6342-4 du code des transports. Les mesures de sûreté concernant l'inspection des personnes autres que les passagers, règlement d'exécution n° 711/2012 du 3 août 2012. La situation des personnes (autres que les passagers) accédant dans les zones de sûreté à accès réglementé : interdiction d'y accéder avec certains produits et articles interdits, revolvers, armes à feu, pistolets à air comprimé, appareils à effet paralysant, engins explosifs. Des dérogations.
Surveiller les personnes qui voudraient franchir les portes des aéronefs qui stationnent dans un aéroport.

Le droit national est mis en conformité avec le droit européen, D. 29 juin 2012 créant les articles R. 213-1 s. CAC. Surveillance et rondes. Zones délimitées des aéroports. Il faut une autorisation pour accéder et circuler dans la zone côté piste de l'aérodrome. L'aire de manœuvre pour l'atterrissage et le décollage. Les inspections de l'aire de mouvement : présence de débris. Les aires pour la circulation au sol et le stationnement des aéronefs.
Enlèvement des aéronefs. Il existe des dispositions pour faire enlever les aéronefs, les véhicules, les animaux et les objets qui encombrent une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements, art. R. 213-6 s. Contraventions de grande voirie. Art. L. 2132-13 du code général de la propriété des personnes publiques.
L'OACI a relevé que la plupart des accidents graves avaient lieu au décollage et à l'atterrissage, elle travaille au problème de la sécurité des pistes, symposium en mai 2012 à Montréal
La police des aérodromes et des installations aéronautiques est confiée au préfet, art. L. 6332-1 et 2.
Ces pouvoirs de police du préfet comprennent tout ce qui concerne la sûreté et la sécurité de l'aviation civile, le bon ordre et la salubrité.

Le préfet peut, sur avis de la commission local de sûreté, art. D. 213-3 CAC, dans certaines hypothèses, prononcer contre les contrevenants des amendes administratives

CAA Versailles, 5 décembre 2013, n° 12VE00438, préfet sanctionnant en 2005 la société Aéroports de Paris pour des manquements à ses obligations en matière de sûreté aéroportuaire, absence de palpations à certains moments à l'un des postes de contrôle, art. R. 217-1 et suivants CAC

CAA de Versailles, 1° juillet 2014, n° 12VE02785 : le préfet de Seine Saint Denis a prononcé en août 2011 une amende administrative de 2500 euros à l'encontre de la société Inter Pistes, entreprise de transport terrestre chargée d'amener du fret à l'aéroport de Roissy pour le compte de compagnies aériennes ; cette entreprise en janvier 2010 avait commis un manquement aux règles de sûreté pour avoir déposé deux colis sur le tarmac, à proximité d'aéronefs où ils devaient être embarqués, en l'absence du représentant de l'entreprise de transport aérien : donc sans surveillance ; le manquement a été relevé par le groupement nord de gendarmerie des transports aériens.

La présence de la gendarmerie et de la police.

Il est interdit à un transporteur d'embarquer à l'étranger un étranger devant atterrir en France et dépourvu d'un visa. Art. L. 6421-2 du code des transports

Amende administrative de 5000 euros, art. L. 625-1 CESEDA
CAA Paris, 10 juin 2014, n° 13PA02069, à l'encontre d'un transporteur géorgien ayant débarqué à Roissy en provenance de Tiflis des arméniens porteurs de documents de voyage manifestement falsifiés.

Les gardes -frontières ont pour mission de faire observer la réglementation européenne sur l'espace Schengen.

Cf. en droit européen l'affaire Air Baltic, C-575/12, où ce transporteur avait été sanctionné par les gardes- frontières lettons d'une amende administrative pour avoir embarqué à Moscou en direction de Riga un passager indien, titulaire de deux documents de transport, un passeport valide mais dépourvu de visa Schengen, un passeport indien annulé comportant un visa Schengen à entrées multiples délivré par l'Italie. Le citoyen indien s'était vu refuser, pour absence de visa valide, l'entrée sur le territoire letton.
L'avocat général Paolo Mengozzi estime que ce voyageur remplissait les conditions d'entrée, conclusions du 21 mai 2014.
L'arrêt du 4 septembre 2014 reprend ces conclusions.
L'annulation, par une autorité d'un pays tiers, d'un document de voyage (passeport indien annulé) n'entraîne pas de plein droit l'invalidité d'un visa uniforme apposé sur ce document (le visa délivré par l'Italie)
Le droit européen ne subordonne pas l'entrée de ressortissants de pays tiers sur le territoire des états membres à la condition que, lors de la vérification aux frontières le visa en cours de validité présenté soit nécessairement apposé sur un document de voyage en cours de validité.
Les textes européens s'opposent à une réglementation nationale (ici lettone) qui subordonne l'entrée de ressortissants de pays tiers sur le territoire de cet état (ici la Lettonie) à la condition que lors de la vérification aux frontières le visa en cours de validité présenté soit nécessairement apposé sur un document de voyage (ici passeport) en cours de validité.

L'ADP exécute des missions de police administrative sous l'autorité des titulaires des pouvoirs de police.
La douane.

Le certificat de sécurité aéroportuaire a été créé à l'échelon européen, il est exigé par le règlement n° 216/2008 modifié par R. n°1108/2009, art. 8 bis, art. L. 6331-3.
Un certificat est exigé pour chaque aérodrome
L'aérodrome ne doit pas présenter de particularité ou de caractéristique compromettant la sécurité de l'exploitation.

L'arrêté du 2 avril 2012 dispense du certificat de sécurité aéroportuaire l'exploitant d'aérodrome dont le trafic annuel a été inférieur à 10 000 passagers sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années écoulées.
L'arrêté du 22 mai 2014, JORF 31 mai 2014 p. 9060, donne une liste de petits aérodromes ouverts au public qui sont exemptés (sur le fondement) des dispositions de l'article 4 § 3 bis du règlement n° 216/2008, comme Albi, Cahors,

Calais, Cannes Mandelieu, Le Mans, Le Touquet, Périgueux, Valence Chabeuil.
Les États ont en effet la possibilité d'exempter des dispositions du règlement (en particulier des dispositions sur le certificat de sécurité aéroportuaire) les aérodromes qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an et qui ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année, art. 4 § 3 ter du règlement n° 216/2008 (disposition qui remonte au règlement n° 1108/2009 du 21 octobre 2009)
L'autorité nationale fixe alors des règles de sécurité.

Symposium mondial en mai 2012 sur la sécurité des pistes
Art. L. 6332-3. Le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs et la prévention du péril aviaire se trouvent à la charge des exploitants d'aérodrome civil (et des gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal). Possibilité de confier l'exécution de ces missions au service départemental d'incendie, à l'autorité militaire ou à un autre organisme.
Le plan type de manuel d'aérodrome, mentionné à l'art. R. 211-10 CAC, a. du 25 janvier 2011

L'autorité compétente vérifie et surveille si la base de certification est respectée. Des audits et des inspections sont prévus.

L'exploitant d'aérodrome rédige un manuel de l'aérodrome, qui reflète la base de certification et les exigences pour une exploitation en toute sécurité.
Il faut prévoir un plan d'urgence de l'aérodrome.
Il doit y avoir un programme d'entretien. L'exploitant inspecte les surfaces des aires de mouvement, pistes, voies de circulation, aires de trafic. Il faut éviter et éliminer tout objet/débris mobile pouvant endommager un aéronef.
Maintien de la qualité des pistes face au frottement
Cf. le règlement n° 139/2014 du 12 février 2014.

Le financement de la sûreté, du contrôle du trafic, la police, les douanes relèvent normalement de fonds publics.
On constate le coût très important des dépenses de sécurité et de sûreté. Les coûts liés à la sécurité correspondaient en 2009 à 29 % des dépenses de fonctionnement des aéroports, JOUE C181/174, 21/6/2012.

La *taxe d'aéroport* est perçue sur le fondement de l'art. 1609 quater vicies du code général des impôts.
Le tarif par passager en euros est fixé par l'arrêté du 11 février 2015, JO du 15 février 2015 p. 2915. Les aérodromes sont répartis par classes, classe 1 (Groupement Aéroports de Paris), classe 2 (groupement Lyon Saint Exupéry et Lyon Bron, groupement Nice Côte d'Azur Cannes Mandelieu, Marseille Provence, Toulouse Blagnac), classe 3.
La taxe est due par le transporteur, elle est perçue pour le compte de l'État, ce sont les exploitants d'aérodromes qui en sont les bénéficiaires. Financer la sécurité, la lutte contre le péril aviaire. Au final, elle sera payée par le passager qui embarque.
Les passagers en correspondance bénéficient d'un abattement.
À Orly et à Roissy une partie du produit de la taxe d'aéroport sert à financer le système PARAFE, passage automatisé rapide aux frontières extérieures. En 2014, la taxe d'aéroport contribue dans la limite de 1 532 000 euros au financement de ce système. Voir l'arrêté du 12 mars 2014, JO 23 mars 2014 p. 5730.
La majoration. La répartition du produit de la majoration : ce produit est affecté aux aéroports classe 3 et aéroports n'appartenant à aucune classe pour le financement des missions de sécurité.
On a instauré le service de gestion des taxes aéroportuaires.

Les responsabilités de l'aéroport
Les attentats
La catastrophe aérienne due au péril aviaire, CAA Versailles 10 juin 2010, perte au Bourget d'un avion Boeing affrété par Eurolair le 6 juillet 1999, collision de goélands et de mouettes avec le réacteur droit de l'appareil en phase d'ascension, absence de faute de l'État et d'ADP

§ II. La gestion commerciale de l'aéroport envisagé comme un prestataire de services

L'exploitation commerciale ne peut être menée à bien que s'il existe un trafic commercial suffisant.
Les trop petits aérodromes au trafic réduit ne peuvent pas subsister, à moins d'être utilisés dans le cadre de l'aviation légère et sportive.

A. L'entité gestionnaire : l'opérateur aéroportuaire : l'exploitant d'aérodrome

La tendance dans le monde est de confier désormais l'exploitation aéroportuaire à des entités bénéficiaires d'un concours de capitaux publics et de capitaux privés.
Chaque aéroport peut être indépendant et autonome, l'aérodrome peut être aussi l'une des pièces d'un réseau plus vaste conçu à l'échelon d'une grande agglomération.

La situation française

i. LES AEROPORTS DE PARIS [ADP] sont constitués sous la forme d'une société anonyme cotée en bourse, l'État y détient 50,6 % du capital, loi du 20 avril 2005, art. L. 6323-1.
Le cahier des charges. Exploitation des aérodromes de la région parisienne. Bonne santé financière, on souhaite une amélioration du service.
Un décret du 24 juillet 2014 nomme M. Augustin de Romanet de Beaune président directeur général de la société Aéroports de Paris.

La commission consultative économique est unique pour les aérodromes de Paris Charles De Gaulle et de Paris Orly.

ii. Les grands aéroports régionaux appartenant à l'État

Ils sont en général exploités sous la forme de la concession aéroportuaire accordée à des sociétés aéroportuaires, L. 6322-1.

Le capital initial de chacune de ces sociétés était détenu - outre l'État, 60 % - par des personnes publiques que sont les chambres de commerce CCI, 25 %, et les collectivités territoriales, 15 %. Concession de longue durée : 40 ans maximum.
L'État souhaitait se désengager depuis quelques années, l'État voulait, disait-on, céder une partie de ses actions à des intérêts privés, ce projet se heurtant à l'opposition des CCI et des collectivités territoriales voulant au contraire augmenter leur participation au sein du capital.

L'État a franchi le pas puisqu'un décret du 11 juillet 2014, JORF du 12 juillet p. 11651, prévoit le transfert par l'État au secteur privé d'une participation au capital de la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac.
L'État cède en décembre 2014, suscitant les critiques, une partie de sa participation à un consortium sino canadien Symbiose constitué de Shandong Hi-Speed et de Friedman Pacific. Les entités de droit public demeurent cependant majoritaires. La société demeure formellement dans le secteur public. L'État conserve 10,1 % du capital.
La CCI détient 25 %. La région 5 %, le département 5 %, la métropole 5 %. La contestation de la mesure s'élève, les riverains craignent une augmentation du trafic et donc des nuisances majorées. Le juge des référés du Conseil d'État, en date du 30 décembre 2014, a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte de cession des 49,99 % du capital par l'État.
Un arrêté du ministre de l'écologie du 20 mars 2015 autorise la cession de 49,99 % du capital de la société Aéroport Toulouse-Blagnac à une société de droit français contrôlé par un consortium constitué par les sociétés Shandong Hi-Speed Group et Friedmann Pacific Asset Management. La cession pourrait être portée à 60 % en cas d'exercice par l'État de son option de vente.
Un arrêté des ministres des finances et de l'économie du 15 avril 2015 fixe les modalités du transfert au secteur privé d'une participation détenue par l'État dans le capital de la société Aéroport Toulouse Blagnac. La cession est faite au profit de la SAS Casil Europe. La cession porte pour le moment sur 73 985 actions. Le prix par action est fixé à un montant de 4163 euros. L'État détient une option de vente sur le surplus ; si cette option est exercée la cession porterait sur 88 799 actions, l'État se dégagerait entièrement, il céderait alors en deux temps 60 % de sa participation dans le capital de la société concessionnaire.

La société Aéroports de Lyon et celle de Nice devraient suivre.

Un décret du 5 avril 2012 crée un comité de suivi stratégique de la concession des aérodromes de Notre Dame des Landes, Nantes Atlantique et Saint Nazaire Montoir. Aéroports du Grand Ouest est la société concessionnaire.

Le Conseil d'État dans un arrêt du 13 juillet 2012, n° 347073, a rejeté les requêtes formées par des communes ou des associations demandant l'annulation du décret du 29 décembre 2010 accordant à la société Aéroports du Grand Ouest la concession de l'aérodrome de Notre Dame des Landes.

Le Conseil d'État, dans une décision du 5 juin 2013, n° 363258, a rejeté la requête formée par le » Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de Notre Dame des Landes », collectif qui demandait l'annulation du décret du 5 avril 2012

Dans l'île de la Réunion, c'est la société anonyme Aéroport de La Réunion-Roland Garros qui gère l'aérodrome insulaire.

En Alsace, nous avons la société anonyme Aéroport de Strasbourg- Entzheim.

iii. Les aéroports d'importance moyenne

Les formules sont diverses

Ou bien des concessions d'outillage public sont accordées aux chambres de commerce et d'industrie, ou bien l'exploitation de l'aérodrome est confiée avec l'agrément de l'État à un tiers par la collectivité territoriale propriétaire.

Ainsi l'aérodrome de Beauvais est géré dans le cadre d'une convention de délégation de service public par la SAGEB détenue à 51 % par la CCI et 49 % par Veolia Transport (dont les parts sont portées par Veolia Transdev, ayant deux associés, 50 % du capital étant détenu par Veolia Environnement et 50 % par la caisse des dépôts et consignations). L'occupant paie au syndicat mixte une redevance d'occupation du domaine public.

Un décret du 30 mai 2014, JORF du 3 juin 2014, approuve une convention par laquelle l'État accorde la concession de l'aérodrome de Toulouse FRANCAZAL à la société d'exploitation de Toulouse FRANCAZAL Aéroport SETFA. Un cahier des charges est relatif aux obligations du concessionnaire. Il s'agit de répondre aux besoins de l'aviation d'affaires, des affectataires secondaires et des occupants installés sur l'aérodrome. L'aérodrome est défini comme ouvert à la circulation aérienne publique. Le concessionnaire verse annuellement une redevance domaniale à l'État. La durée de la concession est de 45 ans. L'État peut cependant racheter chaque 1° janvier la concession moyennant indemnité, si l'intérêt général le justifie. L'État a une faculté de résiliation en cas de bouleversement irrémédiable de l'équilibre économique de la concession.

Un contentieux a opposé l'État à la chambre de commerce d'Angoulême concernant la gestion de l'aérodrome de Brie-Champniers. Ouvert pour remplacer celui de Ruelle. De 1984 à 2002, cet aérodrome a été géré par la CCI sur la base d'autorisations préfectorales successives. Ce n'est qu'en 2002 que la concession de service public a été conclue. La CCI a réclamé en vain à l'État plus de 6 millions d'euros en remboursement d'avances consenties sur ses ressources propres pour l'exploitation de l'aérodrome de 1984 à 2002. Litige tranché sur le terrain contractuel. Les arrêtés préfectoraux ne prévoyaient pas le remboursement en fin de concession des avances consenties par la CCI. Celle-ci n'obtient pas le remboursement des avances consenties pour la gestion de l'aérodrome. CAA Bordeaux, 31 décembre 2013, n° 13BX01192.

iv. La régie directe par l'État ou la collectivité territoriale, art. L. 6321-1

La fiscalité applicable aux aéroports
La taxe foncière
La ci - devant taxe professionnelle
Conseil d'État, 28 janvier 2015, n° 371501, & CAA Nantes, 28 janvier et 26 février 2015, le département des Côtes

du Nord avait mis des terrains à la disposition du syndicat mixte de l'aéroport de Saint Brieuc - Armor (formé du département, de la CCI, du district et de trois communes) pour construire un aéroport et le gérer ; ce syndicat est redevable de la taxe foncière sur les propriétés bâties, il est regardé comme propriétaire des installations ; le syndicat mixte exerce une activité commerciale, qui pourrait être effectuée par des entreprises privées, en assurant des prestations de services au profit des passagers et des exploitants en contrepartie de redevances et commissions.
Calcul de la valeur locative
Les valeurs locatives qui servent à l'établissement des impôts locaux sont prises à raison des 2/3 de leur montant pour les aéroports, art. 1518 A CGI.
Par aéroports il faut entendre l'ensemble des immobilisations qui sur le site de l'aéroport sont affectées à l'accomplissement des missions dévolues au service public aéroportuaire. La faveur fiscale ne peut pas être invoquée par une société gérant des restaurants à Roissy, la société n'est pas associée au service public aéroportuaire et n'effectue pas une activité d'assistance des passagers en escale, Conseil d'État, 18 mars 2015, n° 367377.

B. Le financement du fonctionnement des plate - formes aéroportuaires

Constat banal, faire fonctionner et exploiter un aérodrome nécessitent des ressources financières importantes. Les fonds peuvent provenir de la puissance publique ou des usagers. On constate fréquemment des flux financiers entre l'État, les aéroports et les compagnies et autres usagers.

1. Le contentieux des aides d'État : les aides publiques au fonctionnement de l'aéroport

On retrouve l'incidence des articles 107 s. du TFUE : la puissance publique peut être appelée à financer le fonctionnement de l'entreprise aéroportuaire, l'apport financier risque d'être qualifié aide d'État et de se trouver en contrariété avec le droit de l'Union. Les aides faussant la concurrence en favorisant certaines entreprises sont incompatibles avec le marché intérieur.

La Commission ne semble pas apprécier le nombre trop important d'aérodromes locaux, trop proches les uns des autres, elle n'apprécie guère le montant des aides trop dispendieux pour les finances publiques.
Les autorités locales n'apprécient en retour que modérément l'activisme pratiqué par la Commission européenne.

Les pouvoirs de sanction attribués à la Commission européenne

La Commission ouvre une procédure contre la Roumanie, lettre du 24 mai 2011, l'aéroport de Timisoara ne serait pas rentable sans les subventions d'exploitation qu'il reçoit chaque année, le montant de ces subventions annuelles dépasse les bénéfices annuels de l'aéroport, il est douteux que le principe de l'investisseur en économie de marché soit respecté, les subventions annuelles constituent une aide au fonctionnement qui réduit les dépenses courantes de la société qui exploite cet aérodrome, une telle aide est en principe incompatible avec le marché intérieur

La Commission européenne a ouvert le 21 mars 2012 une procédure sur le fondement de l'art. 108 § 2 TFUE contre l'Allemagne au titre d'une aide d'État attribuée à l'aéroport de Dortmund sous la forme d'une couverture des pertes de l'aéroport, JOUE du 18.9.2012, C 282/78.

Idem concernant l'aéroport de Niederrheim/Weeze (région de Clèves), Ryan air étant le principal utilisateur, lettre du 26 janvier 2012, JOUE du 14 septembre 2012, C 279/1

La Commission, dans une lettre du 23 janvier 2013, ouvre une procédure concernant l'octroi par la région de Sardaigne de financements publics à des aéroports de la Sardaigne pour compenser des obligations de services publics, JOUE du 30 mai 2013. Ce financement est destiné à être transféré ultérieurement aux compagnies desservant ces aéroports sardes.

Ouverture de la procédure de l'article 108 § 2 TFUE par la Commission concernant les aides accordées pour la reconversion d'un ancien aéroport militaire en aéroport civil de Gdynia-Kosakowo, lettre du 2 juillet 2013, JOUE du 23 août 2013, les autorités locales injectant du capital dans la société devant gérer l'aéroport. L'aéroport devant être

affecté aux jets privés, avions légers de sport, compagnies à bas coût, vols charters. Aéroport situé à 25 km de celui de Gdansk. Aide à l'investissement.
La Commission dans une décision du 11 février 2014, publiée au JOUE du 12 décembre 2014, considère qu'il y avait une aide d'État interdite.
[L'aéroport est en faillite, il ne peut restituer les aides aux deux communes ayant financé le projet.
Qui achètera l'aérodrome pour une bouchée de pain ?]
Le président du Tribunal a rejeté le 20 août 2014 la demande de sursis à l'exécution de la décision du 11 février 2014, JOUE du 13 octobre 2014, défaut d'urgence, Revue de droit des transports, n° 4, octobre 2014, commentaire 62 par Loïc Grard. La décision de la Commission européenne fait donc, semble-t-il, l'objet d'un recours.

La contestation de l'aide d'État par les transporteurs concurrents
Sous l'angle procédural : voir l'ordonnance de la grand' chambre de la CJUE du 4 avril 2014, C-27/13, Revue de droit des transports octobre 2014, comm. 62 par L. Grard : un aéroport allemand, Flughafen Lübeck GmbH, accorde des avantages à une compagnie aérienne à bas prix, Air Berlin. Mesure non notifiée en cours d'exécution. La Commission a ouvert une procédure formelle d'examen. La juridiction nationale est saisie par un concurrent d'une demande de cessation et d'une récupération des sommes versées. Les juridictions internes ont l'obligation de se conformer à l'appréciation de la Commission. Elles ne doivent pas surseoir à statuer. Elles doivent ordonner la suspension de l'aide et enjoindre la récupération, ou bien ordonner des mesures provisoires de sauvegarde.

Comment évincer le caractère prohibitif des solutions européennes ?
On peut justifier l'aide, soit en y voyant une compensation pour services publics, soit en faisant appel à la nécessité du développement régional.

Les aides au fonctionnement ne tombent pas sous le coup de la prohibition si elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général SIEG.

Le bénéficiaire de l'avantage peut d'abord se prévaloir de la jurisprudence Altmark.
Quatre critères sont exigés.
Le bénéficiaire a été chargé de l'exécution d'obligations de service public
La compensation est établie sur la base de paramètres établis de façon objective et transparente
La compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public.
Si l'entreprise n'a pas été sélectionnée sur la base d'une procédure de marché public destinée à élire l'entreprise offrant ses services au moindre coût, l'étendue de la compensation pour être admise doit être appréciée sur la base des coûts qu'une entreprise moyenne aurait encourus pour exécuter ses obligations.

L'article 106 § 2 TFUE prévoit également que les entreprises gérant un service d'intérêt général sont soumises aux règles du droit de la concurrence, mais dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à leur mission. Il y a là une dérogation à l'interdiction des aides d'État. C'est la Commission qui précise le respect de conditions de nécessité et de proportionnalité. Cet encadrement des SIEG avait été effectué par un texte de 2005, puis par la décision 2012/21/UE du 20 décembre 2011, JO L 7, 11 janvier 2012.
Sont éligibles à l'exemption les compensations octroyées aux aéroports (et aux ports) dont le trafic annuel moyen au cours de deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général n'a pas dépassé 200 000 passagers pour les aéroports. Art. 2 § 1 lettre e.
L'acte d'attribution de la compensation doit indiquer la nature et la durée des obligations de service public.
Il faut voir sur ce point les observations de M. Loïc Grard, Revue de droit des transports, janvier 2012, chr. 1, et celles de M. V. Correia, page 430 à l'article précité publié au ZLW de 2014.

La Commission avait lancé le 3 juillet 2013 une consultation sur les règles en matière d'aides d'État applicables au financement public des aéroports (ainsi qu'aux compagnies aériennes). Elle avait publié un projet de lignes directrices. Les aides à l'investissement ne seraient autorisées que s'il existe un réel besoin en matière de transport et si l'aide est nécessaire pour accéder à une région. Les aides au fonctionnement ne seraient autorisées que pour 10 ans. Certains prétendaient que si la Commission parvenait à ses fins ceci pourrait entraîner la fermeture d'un grand nombre d'aéroports régionaux, qui ne peuvent jamais être rentables. Alors que les aéroports régionaux contribuent au développement économique et touristique des régions. D'où certaines protestations. Ainsi que des approbations du

côté des ultras se disant défenseurs de l'environnement.
On peut citer en réponse aux propositions de la Commission européenne la résolution européenne du Sénat français du 3 novembre 2013.

C'est le 20 février et le 31 mars 2014 que la Commission européenne a adopté de nouvelles « lignes directrices » sur les aides publiques en faveur des aéroports, dont la publication a été faite au JOUE du 4 avril 2014.
La Commission entend faire une application immédiate de ces nouvelles dispositions, même en ce qui concerne les faits anciens.

Vincent Correia, op.cit., ZLW 2014 p. 411

Ce document vise en particulier les aides publiques au fonctionnement des aéroports régionaux.

Une distinction est opérée compte tenu de l'importance du trafic.

. On prévoit un régime spécifique pour les petits aéroports régionaux ayant un trafic annuel de moins de 700 000 passagers. Des aides importantes pourraient être accordées. 80 % montant maximum. On prévoit un nouvel examen dans 5 ans.

La Commission a fait application de ce nouveau dispositif de 2014 dans une décision du 11 juin 2014, publiée au JOUE du 23 décembre 2014, dans une affaire concernant des apports en capitaux offerts par la puissance publique pour apurer les pertes de la société de gestion de l'aéroport du détroit (de Messine), qui gère l'aéroport de Reggio de Calabre, face à Messine. Les conditions fixées par l'arrêt Altmark n'étaient pas réunies, ni celles de 2005 et 2011 sur l'encadrement des aides en matière de SIEG. Les petits aérodromes au trafic annuel de moins de 700 000 passagers ne sont souvent pas en mesure de couvrir la totalité de leurs coûts d'exploitation. L'aide accordée est ainsi validée sur le fondement des lignes directrices du 31 mars 2014 : contribution à un objectif d'intérêt commun, nécessité de l'intervention publique, présence d'un effet d'incitation, aide limitée au minimum nécessaire, prévention des effets négatifs. Les aides ont contribué au développement régional, l'aide était nécessaire pour améliorer la connectivité (sic) de la Calabre, la mesure était compatible avec le marché intérieur.

. Quant aux autres aéroports, ayant moins de 3 millions de passagers, il est prévu une période transitoire de 10 ans, des aides pourraient être accordées pour que les aérodromes s'adaptent à un nouveau modèle d'entreprise. Montant maximum des aides, 50 % du déficit du financement initial des coûts d'exploitation. En fin de période, l'aérodrome devrait être en mesure d'assurer lui-même ses coûts de fonctionnement.

Ce qui apparaîtra à certains comme une vue de l'esprit. De nombreux aéroports régionaux ne pourront jamais être rentables. Les prévisions de la Commission si elles étaient appliquées signeraient leur fermeture au trafic commercial. Qui peut dire quelle sera la situation dans 10 ans !

Quant aux aérodromes ayant plus de 3 millions de passagers, ils ne devraient pas recevoir d'aides, ils devraient assurer eux-mêmes leur rentabilité.

Dans l'hypothèse où des aéroports reçoivent des aides d'État et se trouvent ultérieurement mis en liquidation, la récupération des aides se révèle problématique.
Voir deux décisions de la commission européenne relatives à des aéroports grecs rendues le 23 juillet 2014, JOUE du 13 décembre 2014, L 358/30 et 33.

(Le regroupement entre aéroports : ex. Vinci prenant le contrôle de la société gérant les aérodromes du Portugal, AEROPORTOS de Portugal ANA, notification d'une concentration, 2 mai 2013, JOUE du 9 mai 2013, C 132/15 ; la commission en date du 10 juin 2013 a décidé de ne pas s'opposer à la concentration et de la déclarer compatible avec le marché commun, JOUE du 29 juin 2013, C 187/5)

2. Les redevances aéroportuaires pour services rendus

L’administration de l'aérodrome perçoit des redevances de la part des exploitants aériens et autres usagers. Il ne s’agit pas de taxes destinées à apporter des recettes fiscales à l’État, mais d’un prélèvement destiné à couvrir les coûts de la fourniture des services aux usagers des aéroports. Il s’agit de financer un service. Un certain contentieux de la part des usagers et des compagnies aériennes se plaignant du niveau financier exigé s’est développé. Le contentieux peut se fonder sur le droit spécial européen ainsi que sur les dispositions générales en matière de droit de la concurrence comme l’abus de position dominante …
Nous traiterons infra dans le développement consacré aux transporteurs aériens, sous l’angle de l’interdiction des aides d’État, de la situation des compagnies, souvent à bas coûts, bénéficiant de redevances allégées pour les inciter à desservir des aéroports régionaux.

Les dispositions conventionnelles, européennes et légales autorisent la perception des redevances de la part des usagers.

La convention de Chicago, article 15

Le droit européen prévoit des dispositions assez minutieuses en ce qui concerne le calcul des redevances perçues par les grands aéroports. Les petits et moyens aéroports échappent à l’empire de la directive.

La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Le domaine de la directive
Cette directive est applicable aux aéroports principaux, c'est à dire à l’aéroport national qui enregistre le plus grand nombre de passagers ainsi qu'aux aéroports à fort trafic (ce sont les aéroports ayant plus de 5 millions de mouvements de passagers par année).

Le recours formé par le Luxembourg, qui contestait la validité de la directive et son application à l’aéroport de Luxembourg à moyen trafic. La Cour de Justice rejette le recours, 12 mai 2011, arrêt C - 176/09.

Le droit interne est tributaire de la directive : le gouvernement français a été habilité à légiférer par ordonnance, a. 18 L. 5 janvier 2011, ordonnance du 14 octobre 2011 pour introduire en droit interne les dispositions de la directive, le tout complété par le décret n° 2011-1965 du 23 décembre 2011.

Le contenu de la réglementation issue de la directive européenne : la fixation des redevances
Le recul du pouvoir réglementaire de l’État, la détermination du montant des redevances résulte d’un dialogue avec les usagers, on est dans une situation intermédiaire entre le statut et le contrat.
Les usagers des aéroports sont consultés régulièrement sur le niveau des redevances aéroportuaires, art. L. 6325-7 du code des transports
Les modifications du montant des redevances doivent, dans la mesure du possible, faire l’objet d’un accord entre le gestionnaire de l’aéroport et les usagers.
En l’absence d’accord, c’est l’entité gestionnaire qui prend la décision.
En cas de désaccord, chaque partie peut former un recours devant une autorité de supervision indépendante, ASI, instance impartiale, qui prendra la décision finale.
Le gouvernement avait en décembre 2011 désigné la Direction du Transport Aérien comme autorité de supervision indépendante, art. R. 224-3-2 CAC.
Le Conseil d’État, dans une décision lue le 29 avril 2015, n° 379574, a censuré cette désignation. Les requérants faisaient valoir que l’objectif d’indépendante énoncé par la directive 2009/12 du 11 mars 2009 n’était pas satisfait avec la désignation de la DTA. Le Conseil d’État admet que la fonction d’autorité de supervision indépendante peut être attribuée à une direction relevant d’un ministère, mais qu’il faut donner des garanties d’indépendance à cette autorité. L’État français participe au capital d’une compagnie aérienne (non citée, c’est Air France) et de sociétés gestionnaires d’aéroports, il est propriétaire d’importants aéroports. L’autorité doit être indépendante par rapport aux compagnies et aux entités gestionnaires des aéroports. Ce qui n’est pas le cas. Le gouvernement dispose de huit mois pour prendre les dispositions permettant de satisfaire aux objectifs légaux.

La décision de l’autorité de supervision indépendante est susceptible d’un recours contentieux.

La réglementation concernant les aéroports secondaires n’entrant pas dans le champ de la directive européenne

Le Tribunal de l'UE annule partiellement, dans un arrêt du 9 septembre 2014, affaire T-461/12, une décision de la Commission du 22 février 2012 concernant le calcul des redevances exigées par la ville à l'aéroport de Lübeck, elle taxait le règlement comme attribuant des aides d'État aux usagers.
La Commission a formé le 20 novembre 2014 un pourvoi en cassation, affaire C-524/14 P, JOUE du 26 janvier 2015, C 26/16.

Le Tribunal a eu à connaître d'une plainte déposée par EASY.JET AIRLINE, établie à Luton, taxant l'aéroport de Schiphol d'abus de position dominante dans la détermination des redevances. Affaire T-355/13. Jugement du 21 janvier 2015.
La compagnie anglaise avait déposé fin 2008 plusieurs plaintes auprès de l'autorité néerlandaise de la concurrence, NMa, à propos des redevances de sûreté et des redevances passagers. Ces plaintes ont été rejetées, l'intéressée n'ayant pas établi le manquement aux règles relatives au calcul des redevances, non- discrimination, caractère raisonnable.
La compagnie a déposé en 2011 une plainte auprès de la Commission européenne, prétendant sur le fondement de l'article 102 du TFUE que les redevances étaient discriminatoires et excessives.
La Commission a pris une décision de rejet de la plainte.
Recours formé par la société anglaise et rejeté par le Tribunal de l'UE.
La Commission met en pratique la politique de la concurrence, elle dispose d'un pouvoir discrétionnaire dans le traitement des plaintes, elle peut rejeter une plainte si une pratique a déjà été traitée par une autre autorité de concurrence.
La probabilité d'établir en l'espèce l'existence d'une infraction à l'article 102 n'était que très limitée.

Le recouvrement des redevances
Par paiement volontaire ou par paiement forcé.
La sanction du non- paiement des redevances
L'ordre juridictionnel compétent pour condamner, au profit de l'aéroport, la compagnie débitrice de redevances impayées.
Le litige relève-t-il de la juridiction administrative ou de la juridiction judiciaire ?

CAA Lyon, 19 février 2015, n° 14LY02348 : société Air Mana condamnée à payer certaines sommes au titre de forfaits de hangar, de balisage, d'ouverture exceptionnelle certains jours, des flux passagers, de l'utilisation d'un groupe électrique (2011)

La CAA Paris, 9 mars 2015, n° 13 PAO2239, se prononçe en faveur de la juridiction de l'ordre judiciaire pour connaître de l'action intentée par la société des aéroports de Paris à l'encontre d'une compagnie camerounaise débitrice de redevances ayant trait à l'atterrissage des appareils, au stationnement des aéronefs, à la mise à disposition de banques d'enregistrement, à l'utilisation du système informatique pour l'enregistrement et l'embarquement des passagers, au dégivrage des appareils, à la prise en charge des handicapés. Ce service que les redevances rémunèrent présente un caractère industriel et commercial. Incompétence du juge administratif.

2. Les redevances domaniales

Ces redevances prévues par l'article L. 6325-3 du code des transports sont dues par les tiers qui utilisent une partie du domaine public : compagnies, hôtels, restaurants … Les boutiques installées dans les aéroports. La fiscalité.

À titre d'exemple : CE 25 mars 2013, n° 355568 : l'État a confié au Syndicat mixte des pays du Verdon l'exploitation de l'aérodrome de VINON sur Verdon ; l'association Vire Volte a bénéficié d'une convention d'occupation temporaire du domaine public sur un terrain de ce site ; elle y a édifié un hangar ; le hangar a été acquis par l'association des Ailes Varoises qui réclame en vain l'octroi par le Syndicat mixte d'une convention d'occupation de cette dépendance du domaine public. Le débat n'est pas tranché, l'arrêt se prononce uniquement en termes de procédure devant les juridictions administratives.

CAA Lyon, 19 février 2015, n° 14LY02348 : SARL Mana condamnée à payer à la CCI des arriérés de redevances dues au titre d'une convention temporaire d'occupation du domaine public dans l'emprise de l'aéroport de Dijon,

condamnation à payer une indemnité d'occupation sans titre du domaine public pour maintien sur place.

Les personnes qui bénéficient d'une autorisation d'occupation du domaine public sont souvent appelées à y édifier des hangars ou autres constructions. En fin de période, se pose la question de savoir si l'occupant doit démolir les constructions qu'il avait édifiées ou s'il peut obtenir une indemnisation de la part de l'autorité publique
CAA Douai, 6 mai 2014, n° 13DA00057 : l'espèce concerne une construction sur l'aérodrome du Havre édifiée dans les années 1970 par une société ayant pour activité la réparation, la maintenance et le stationnement des aéronefs. Cette construction avait été avalisée par une première convention de 1976, il était prévu qu'à l'expiration l'occupant devait remettre les lieux dans l'état où ils étaient avant la conclusion de la convention et que si le port acceptait le non enlèvement des installations celles-ci deviendraient propriété du port sans devoir payer d'indemnité. La cour considère que le concédant avait accepté le maintien des installations et qu'ainsi les installations étaient devenues la propriété du port.
Une seconde convention avait été conclue en 1994 pour 50 ans avec la CCI, convention résiliée avant son terme en 2006. Cette convention décidait qu'en cas de résiliation anticipée l'évincé recevrait une indemnité égale à la valeur des installations.
La cour estime cependant que du fait de la première convention l'autorité publique avait acquis auparavant la propriété des installations et que l'évincé ne pouvait obtenir aucune indemnité au titre de la seconde.
La solution dépendait largement de l'interprétation de la volonté des parties, l'interprétation est ici favorable à la thèse de l'autorité publique, penchant assez classique en matière administrative, il faut économiser les deniers publics.
On connaît en droit privé des difficultés semblables lorsque le locataire fait des installations sur le fonds loué : quel est leur sort à l'expiration du bail ?
Il existe l'article 555 dans le code civil qui prévoit que le propriétaire peut exiger la suppression des constructions ; si le propriétaire entend conserver la propriété, il le fait par accession mais il doit indemniser le tiers constructeur.
La jurisprudence applique l'article 555 dans les rapports entre propriétaire bailleur et locataire. L'accession est retardée jusqu'à la fin du bail.
L'art. 555 n'est cependant pas une disposition d'ordre public, les conventions contraires sont licites.

L'entreprise aéroportuaire qui finance des transporteurs pour qu'ils desservent l'aéroport
Le contentieux relatif aux facilités accordées par les pouvoirs publics ou par les exploitants d'aérodrome afin d'inciter certains transporteurs (à bas coûts) à desservir certains aéroports régionaux : aides financières, mise à disposition d'aérogares, redevances allégées, cf. infra le développement consacré aux transporteurs

La sanction du non-paiement des redevances :
Le législateur a créé une saisie conservatoire spéciale, la saisie conservatoire des aéronefs aménagée par l'article L. 6123-2 du code des transports [voir infra à propos de l'aéronef et des saisies conservatoires] Qui est redevable ou débiteur ? Le redevable peut être le propriétaire de l'aéronef qui en est en même temps l'exploitant. La possibilité d'une saisie est normale.
Le redevable peut être exploitant de l'aéronef sans en avoir la propriété. Il ressort des textes que l'aéronef peut faire l'objet d'une telle saisie conservatoire même si l'aéronef appartient à un propriétaire qui n'est pas personnellement débiteur des redevances. En clair, le créancier public peut saisir les aéronefs qu'exploite le redevable, même si ce dernier n'en a pas la propriété.
Le cas de l'aéronef donné en location : les moyens de défense du propriétaire d'aéronef non exploitant et donc non personnellement redevable. Au nom du respect dû à la propriété, le propriétaire de l'aéronef étranger à la dette devrait pouvoir - si le moyen de pression exercé grâce à la saisie conservatoire contre le débiteur exploitant a échoué - faire résilier le contrat de location et obtenir la restitution de l'aéronef. Conflit entre le droit de propriété et le droit des organismes publics ou parapublics d'obtenir le paiement des amendes ou des redevances.
Incidence des conventions internationales qui peuvent réserver les droits des créanciers publics.

Cf. le développement infra relatif aux aéronefs, à propos des saisies d'aéronefs

C. L'assistance en escale

On désigne, comme services d'assistance en escale visés par l'article L. 6326-1, des prestations de services comme les opérations sur les pistes, le guidage des avions au sol, la manutention des bagages, du fret et du courrier, le nettoyage de la cabine, le dégivrage des avions, la fourniture de carburant, le chargement de la nourriture …

Qui assure l'assistance en escale ?
Il peut s'agir d'entreprises spécialisées dans ce genre de services, de l'aéroport lui-même ou l'une de ses filiales, voire du transporteur lui-même (on parle alors d'auto-assistance) ou d'un transporteur rendant ce service à un autre transporteur.

Il y a le problème des coûts et des risques de prix élevés si celui qui assure l'assistance se trouve en situation de monopole et risque d'en abuser.
Le droit européen est favorable au libre accès au marché de l'assistance en escale pour réduire les coûts et améliorer la qualité du service.
Les législations nationales tiennent compte de la directive 96/67/CE (qui devrait être remplacée prochainement par un règlement) qui posent des principes et établit des exceptions et des dérogations.

1. Liberté de la concurrence

Doivent être en principe ouverts à la concurrence l'enregistrement des passagers, la manutention des bagages, le ravitaillement des aéronefs en carburant dans les aéroports.

Com. 27 janvier 2015, Bull., n° 13-18656 : un contentieux, entre une compagnie aérienne desservant l'aérodrome d'Hyères dans le cadre de liaisons avec la Corse et la CCI du Var, gestionnaire de l'aéroport. La compagnie Kyrnair (qui sera ultérieurement mis en LJ) trouve excessif le coût des prestations d'assistance en escale fournies par la CCI, il a demandé plusieurs fois l'autorisation de pratiquer l'auto-assistance, plusieurs refus, autorisation finalement accordée en 1995. Le liquidateur demande une indemnité à la CCI, qui est évaluée par le juge à 129 429 euros, au titre du préjudice souffert par la société. Facturations de redevances à un taux excessif sans aucune adéquation à la nature et à l'importance des services fournis. Conflit, la CCI invoquant la compensation au titre d'une créance détenue par la CCI contre le transporteur. Une créance, décide la Cour de cassation, résultant d'une surfacturation procédant d'une exécution défectueuse du contrat est connexe avec une créance née du même contrat.

3. Les restrictions à la libre concurrence

Les États peuvent limiter l'ouverture du marché et fixer un maximum de prestataires pour quatre types d'assistance : les opérations en piste (guidage de l'avion, chargement des nourritures et boissons), l'assistance bagages, l'assistance fret et poste effectuée côté piste et l'assistance carburant et huile.

Les prestataires autorisés ne doivent pas en principe être contrôlés par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou par un transporteur faisant plus de 25 % du trafic.

Lorsque le nombre des prestataires est limité, l'entité gestionnaire peut cependant fournir elle-même des services sans être soumise à la procédure de sélection.

C'est ainsi qu'à Roissy et à Orly le ministère de l'écologie a désigné jusqu'en 2021 trois entreprises, dont Air France, pour assurer le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, voir au JORF du 6 juin 2014 les décisions du 2 juin 2014, p. 9509.

C'est ainsi que la Croatie réserve à Zagreb pendant 2 ans l'assistance en escale, bagages, opérations en piste, traitement du fret, à l'Aéroport de Zagreb. C'est ce qui ressort d'une communication de la Commission, faisant état d'une notification reçue du gouvernement croate en application de l'article 9 § 1 points b et d de la directive, JOUE du 11 octobre 2014, C 360/2. La commission européenne, dans une décision du 11 mars 2015, JOUE du 13 mars 2015, L 68/50, a approuvé la décision croate. Les emplacements disponibles font défaut. On ne peut admettre plus d'un prestataire de services. Une nouvelle aérogare est en construction, elle devrait être mise en service fin 2016.

L'usager (= chaque transporteur) doit en principe disposer, pour chaque catégorie de service, d'un choix entre au moins 2 prestataires de services. Le monopole est donc interdit.

La procédure de sélection des candidats
Nécessité d'un appel d'offres européen et transparence en cas de limitation du nombre des prestataires.
Il faut organiser une procédure de sélection des prestataires lorsque leur nombre est limité.
La sélection doit être opérée entre les candidats sur le fondement de critères objectifs, transparents, non discriminatoires. C'est l'entité gestionnaire qui opère le choix. Consultation du comité des usagers. La sélection vaut pour 7 ans.

Une procédure d'infraction avait été engagée par la Commission contre le Portugal, 19 mai 2011 : le nombre des prestataires est limité à deux, interviennent une société dépendant de l'aéroport et une autre société contrôlée par la compagnie nationale portugaise TAP, la situation n'était pas conforme aux règles européennes. Les autorités portugaises avaient imaginé d'opérer la cession par la TAP du contrôle de la seconde société à un tiers. Il n'y avait pas pour autant ouverture du marché de l'assistance en escale.
Le Portugal a été sanctionné par un arrêt du 11 septembre 2014 de la CJUE, affaire C-277/13, Revue de droit des transports octobre 2014, commentaire 63 par Loïc GRARD, procédé insuffisant pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale pour les catégories bagages, opérations en piste, fret et poste à Lisbonne, Porto et Faro.

Les entreprises assurant l'assistance en escale peuvent être l'objet d'une prise de contrôle, l'opération se trouvant alors soumise à la législation relative aux concentrations d'entreprises.
Voir par exemple HLG SAS prenant le contrôle d'Aviapartner, société belge assurant en Europe la manutention du fret, l'assistance aux opérations en piste et aux passagers, notification à la Commission européenne, JOUE du 19 août 2014, C 270/3.
Voir le projet de prise de contrôle par une société du groupe BP, BP GIL, entreprise britannique spécialisée dans la fourniture de carburant d'aviation à l'échelon mondial d'une société norvégienne Statoil Fuel & Retail Aviation SFRA, assurant la fourniture et la mise à bord dans les aéronefs de compagnies clientes dans 80 aéroports de l'EEE, notification du projet le 27 octobre 2014, JOUE du I° novembre 2014, application éventuelle du règlement sur les concentrations.

Les règles de sûreté : la situation des fournisseurs

D. Les responsabilités

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome
Sa responsabilité peut sous certaines conditions être engagée.

1. Répression administrative

L'exploitant d'aérodrome encourt une amende administrative s'il ne respecte pas la réglementation européenne concernant la protection des handicapés et personnes à mobilité réduite, art. R. 217-4-2 CAC

Idem en cas de non- respect par les exploitants d'aérodrome (et les services en escale) des règles sur la sécurité, art. R. 217-5 CAC

2. Le contentieux de l'‘indemnisation des préjudices

S'il s'agit d'un exploitant de droit public, la compétence appartient à la juridiction administrative.
Il s'agit d'une responsabilité à base de faute, tempérée par l'effet exonératoire de la faute de la victime.

On peut citer quelques exemples de décisions de jurisprudence.

La cour administrative d'appel de Nantes a eu à connaître d'une requête présentée par la compagnie Aegean.
Le train d'atterrissage de l'un de ses appareils (Boeing affrété) s'est affaissé au décollage dans le revêtement en bitume de la bande aménagée à l'extrémité de la piste.
La réparation pouvait être opérée assez rapidement.

La compagnie demande réparation à la chambre de commerce de Nantes, concessionnaire de l'aéroport, pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage. La CCI prétend qu'il y a eu une faute de pilotage et demande à son tour réparation du dommage subi par la piste ! La juridiction ordonne une expertise, 15 novembre 2012, n° 10NT02431.
La cour administrative d'appel de Nantes dans un arrêt du 4 juillet 2013 a décidé que la CCI était responsable du dommage à la hauteur de 30 % et a condamné la chambre de commerce de Nantes Saint Nazaire à verser à Aegean Airlines 40 734 euros en réparation des préjudices résultant de l'immobilisation de l'aéronef impliqué dans l'accident du 5 août 2007.
L'affaire a été portée devant le Conseil d'État, 9 juillet 2014, n° 371853, qui rejette le pourvoi.
L'autorité responsable d'un ouvrage public répond de plein droit à l'égard des usagers du défaut d'entretien normal tenant, notamment, à la solidité et à la fiabilité de l'ouvrage – pourvu que l'usager en fasse un usage conforme à sa destination normale.
La bande aménagée dans laquelle s'est enfoncé le train d'atterrissage droit de l'avion était à faible résistance. Il y avait un manquement, l'absence de marquage latéral de la voie de circulation conduisant à l'extrémité de la piste et de la piste elle-même. Insuffisance du marquage au sol de la limite de l'aire de sécurité. Défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.
La manœuvre de pilotage consistant à écarter sensiblement l'appareil de la ligne d'alignement était de nature à exonérer la CCI de sa responsabilité à hauteur de 30 %.

Un voyageur est victime d'une chute dans les escaliers.
CAA Versailles 5 février 2015, n° 14VE01553 : une passagère est victime d'une chute en 2005 dans un escalier provisoire situé dans l'enceinte de l'aéroport de Roissy, elle est victime d'une fracture de la rotule, elle engage la responsabilité de l'ADP, il y aurait eu une anomalie du plancher non signalée. « L'usager d'un ouvrage public est fondé à rechercher la responsabilité de la personne publique à qui incombait l'entretien de cet ouvrage pour défaut d'entretien normal à condition d'avoir préalablement apporté une preuve suffisante des faits générateurs du dommage dont il demande réparation, et notamment du lien de causalité ente ces dommages et le défaut d'entretien de l'ouvrage public concerné ». L'intéressée est déboutée. Le sol présentait une légère déclivité, mais il était exempt d'obstacle, de fissure ou de trou. Absence de danger ou de vice de conception. La responsabilité d'ADP n'est pas engagée.

Une cuisinière est victime d'une chute sur un regard d'égout, CAA Paris 24 février 2011, responsabilité de la chambre de commerce de Nouvelle Calédonie concessionnaire de l'aéroport de la TONTOUTA chargée de l'entretien des trottoirs et bouches d'égouts.

La responsabilité de la CCI de Millau du fait du non- respect de la réglementation sur les servitudes de dégagement, arrêt du 21 mai 2013 précité de la cour administrative d'appel, le petit avion avait heurté un grillage, partage de responsabilité du fait de la faute du pilote n'ayant pas suffisamment pris en compte les effets du vent traversier.

La CAA de Bordeaux refuse dans une décision du 5 mai 2014, n° 12BX02335, d'admettre la responsabilité de la commune de Soulac du fait d'un atterrissage accidentel effectué le 2 avril 2009 sur l'aérodrome de La Runde à Soulac. L'appareil a effectué une sortie de piste et a été endommagé.
L'aéronef avait été construit par son propriétaire. L'accident est survenu lors d'un vol de formation. La pilote qui bénéficiait de l'assistance d'un instructeur entendait se familiariser avec l'appareil et avait avant l'accident déjà effectué cinq atterrissages et décollages sans coupure du moteur. Il y avait une dénivellation de 15 centimètres entre la piste et la bande herbeuse attenante. Il y avait là un défaut d'entretien. La cour refuse cependant d'engager la responsabilité de la commune à raison d'une faute de l'instructeur, qui avait remis les gaz pour tenter un redécollage pour éviter que l'avion décélère sur cette bande herbeuse. Il y avait une autre faute, l'instructeur ne disposait pas de doubles commandes pour diriger l'appareil au sol. La cour relève une succession d'imprudences fautives dans la conception et le pilotage de l'avion constituant la seule cause directe de la gravité du préjudice souffert par le propriétaire. La commune est exonérée.

La cour administrative d'appel de Bordeaux, 1° décembre 2014, RFDA 2014.443 note Thierry Mazoyer, a eu à connaître de la responsabilité de la CCI des îles de Guadeloupe du fait d'une manœuvre sur une aire de stationnement de l'aéroport de Pointe à Pitre le 10 octobre 2007. Un avion d'affaires de type bombardier d'une filiale de Bouygues en provenance de Saint Martin avait ce jour- là heurté un des mâts d'éclairage et avait endommagé son aile gauche. Double procédure, l'une devant la juridiction civile, l'autre devant la juridiction administrative. Le tribunal de commerce de Nanterre a estimé que l'agent de piste employé par le prestataire d'assistance en escale était

responsable pour 30 % des conséquences de l'accident. Devant la jurisprudence administrative, c'est la responsabilité de la CCI, concessionnaire de l'exploitation de l'aérodrome, qui était mise en cause, du fait du défaut d'entretien de la piste. L'avion avait été guidé dans un premier temps par un placeur employé d'une entreprise de handling. Les passagers étaient descendus à terre. Un agent du poste de contrôle opérationnel avait alors estimé que l'aile droite de l'avion empiétait sur une servitude de passage du service de lutte contre l'incendie, il avait enjoint au commandant de bord de repositionner l'appareil : c'est au cours de cette nouvelle manœuvre effectuée sur les indications du placeur que le dommage s'est produit. La cour administrative admet la faute de l'agent de la CCI qui avait attribué à l'avion un poste de stationnement inadapté à l'envergure de l'appareil. Le marquage au sol était déficient.
Heureuse surprise, la juridiction parvient à découvrir une faute imputable au commandant de bord, l'entrée sur le poste de stationnement s'effectue habituellement sur la gauche, or le commandant de bord avait choisi de prendre un virage par la droite, surprenant le placeur ayant dû se déporter vers l'axe de l'avion, et il a choisi de poursuivre la manœuvre. Cet agissement fautif reprochable à l'exploitant de l'appareil est opposable à son assureur.
La CCI est déclarée responsable pour moitié du préjudice subi par l'assureur.
L'assureur, subrogé dans les droits de Bouygues, se voit attribuer une indemnité correspondant à la valeur de 188 582 dollars, il avait versé le double à l'assuré.

La responsabilité au titre de l'entretien et du nettoyage des pistes (cf. l'arrêt du 29 nov. 2012 rendu par la cour de Versailles à propos de l'accident du Concorde, l'arrêt botte en touche sur ce point important)

La responsabilité de l'aéroport du fait des nuisances acoustiques subies par les riverains : cette question est traitée infra dans le cadre de l'étude des sanctions des nuisances acoustiques

Section II. Les bases de lancement d'objets spatiaux

Pour faciliter le lancement, il est préférable de disposer d'une base située à proximité de l'Équateur.

I. Le centre spatial guyanais. Le port spatial de Kourou. Le président du CNES exerce la police spéciale de l'exploitation des installations. Les visites domiciliaires et les saisies réalisées dans le cadre de la régulation des opérations spatiales.
Un arrêté du 3 décembre 2014 habilite un agent du CNES à rechercher et à constater les infractions prévues au chapitre IV de la loi du 3 juin 2008.

Accords entre la France et l'Agence spatiale européenne
Coopération avec la Russie
La France autorise l'utilisation de la base aérienne d'Istres pour l'atterrissage d'urgence des navettes spatiales américaines

II. La situations aux États -Unis

Le centre spatial Kennedy et le cap Canaveral en Floride
Le centre spatial de Wallops sur la côte de la Virginie
La base Vanden berg dans le comté de Santa Barbara en Californie.

II. Le monde russe

L'URSS avait construit et aménagé le centre spatial de Baïkonour, qui est situé en Asie centrale, au Kazakhstan. Tirs des fusées Soyouz. Le cosmodrome est géré par Ros cosmos, l'agence spatiale russe. Départ du premier satellite artificiel Spoutnik en 1957 et du vol habité par Gagarine en 1961.
Construction par la Russie d'un nouveau cosmodrome à Vostotchny, dans l'oblast de l'Amour, en Sibérie.
Plessetsk, à 800 km au Nord de Moscou est une base qui avait été édifiée pour faciliter le lancement des missiles en direction de l'Amérique du Nord. La fusée Angara A5 y a effectué le 23 décembre 2014 un lancement.

III. Le monde chinois
Les cosmodromes de Jiuquan dans le désert de Gobi, Taiyuan (dans le Shansi), Xichang (dans le Sichuan)

IV. La base israélienne de Palmachim

V. Japon

VI. Inde

VII. Kenya

VIII. Brésil

X. Le lancement à partir de l'Océan
En 1994, un consortium mené par Boeing et le russe RS Energia avait créé Sea Launch pour la fusée Zénith.
On prévoyait des lancements à partir d'une plate- forme en plein Océan Pacifique. Un certain nombre de lancements ont été opérés. Il y a eu des échecs. Lockheed a revendu ses parts à ILS International Launch Service, détenu ensuite majoritairement, 95 %, par les russes.
Sea Launch a été mis en faillite depuis l'explosion en février 2007 d'un lanceur au décollage.
Mme Ravillon, RFDA 2013.209, évoque la demande émanant de Boeing contre RSC et les partenaires de Sea Launch pour obtenir 350 millions de dollars.
Quelques lancements ont continué.
La presse a fait état le 1° février 2013 de l'échec du lancement d'un satellite américain d'Intelsat fabriqué par Boeing grâce à une fusée russe Zénit- 3 SL tirée depuis une plate- forme flottante Odyssey installée dans l'Océan Pacifique.
L'échec a été annoncé par le porte- parole d'Energuia.

CHAPITRE II. LES AIDES À LA NAVIGATION

INTRODUCTION

Les règles de l'air.
Il s'agit d'élaborer des règles s'imposant aux exploitants et pilotes d'aéronefs pour empêcher les abordages entre aéronefs et les collisions sur l'aire de manœuvre (piste) et accélérer et régulariser la circulation aérienne.
Il s'agit également dans la mesure de possible de connaître le positionnement dans l'air des appareils en phase de navigation.

Les accidents en vol de croisière représentent 8 % du total, les accidents en phase de montée 30 %, les accidents à l'approche finale et à l'atterrissage 50%, les accidents au sol 12%.

Les dispositions les plus nombreuses concernent les aéronefs dotés d'un ou plusieurs pilotes. Même si la technique offre le recours au pilotage automatique. Les autorités publiques commencent à prévoir un dispositif propre aux aéronefs sans pilote à bord, piloté à distance ou selon un programme incorporé.

Le règlement d'exécution n° 923/2012 du 26 septembre 2012 établit les règles de l'air communes à l'ensemble des États membres de l'Union européenne, il concerne la circulation aérienne générale, et non le trafic militaire, il transpose très largement à l'échelle de l'Europe les normes prévues à l'annexe 11 et d'autres annexes de la convention de Chicago (sur certains points apparemment secondaires, il y a des différences avec le dispositif élaboré au sein de l'OACI, ces différences sont destinées à être notifiées à l'organisation internationale). Il entre en vigueur en France le 4 décembre 2014.

Le règlement n° 1332/2011 du 16 décembre 2011 impose la présence à bord des avions d'un système anticollision embarqué ACAS II. Le pilote reçoit des signaux du transpondeur du radar secondaire de surveillance installé sur d'autres aéronefs évoluant à proximité et qui pourraient entrer en collision avec lui.

Le régime du vol

Le vol à vue, VFR, Visual Flight Rule : la visibilité est telle que le pilote peut naviguer à vue.
Le vol aux instruments, IFR, Instrument Flight Rules, qui a permis de piloter par temps de brouillard et sans visibilité.

Le plan de vol est un ensemble de renseignements à propos d'un vol projeté dont le dépôt est obligatoire dans un certain nombre d'hypothèses : vol de nuit, vol IFR, franchissement d'une frontière ...SERA.4001. Il faut harmoniser le plan avec les créneaux aéroportuaires. Le plan de vol est reçu avant le départ par le bureau de piste des services de la circulation aérienne. Le plan de vol donne un certain nombre d'indications : l'identification de l'aéronef, les aérodromes de départ de destination et de dégagement, l'heure estimée de départ, la vitesse de croisière, le niveau de croisière, la route à suivre, le nombre de personnes à bord …
Le transporteur qui dépose plusieurs plans de vol pour un même vol, ou qui dépose un plan de vol - en violation de l'article 7 § 1 du règlement n° 255/2010 - qui ne rend pas compte du profil de vol prévu encourt une amende administrative, art. R.60-1, I, 4°, CAC.

Durant le vol, l'aéronef en vol signale aux services de la circulation aérienne l'heure et le niveau quand il passe aux points de compte rendu obligatoire. Les services de la circulation peuvent également demander d'autres comptes rendus de position. Il garde une écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication de l'organisme de contrôle. Quand l'aéronef est arrivé, il y a en principe remise d'un compte rendu d'arrivée à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée.

L'acheminement des courants de trafic aérien : les routes et les voies aériennes.
On entend par route la projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef. L'orientation de la trajectoire est généralement exprimée en degrés par rapport au nord.
On parle de route ATS pour désigner une route déterminée qui est destinée à canaliser la circulation aérienne.
On parle de tronçon de route pour désigner une route ou une partie de route dont le trajet est habituellement effectué sans escale.
Les vols contrôlés suivent dans la mesure du possible sur une route ATS l'axe défini sur cette route.
La voie aérienne présente la forme d'un couloir, elle entre dans une région de contrôle ou une portion de région.

On prévoit un aérodrome de dégagement s'il faut atterrir en urgence ou en cas de nécessité. L'avion est suivi durant son vol, il émet des données qui sont transmises automatiquement au sol. Le suivi est différemment réalisé quand l'avion survole l'océan.
Si un aéronef s'écarte sensiblement de sa trajectoire ou qui dit ne pas connaître sa position, il est dit aéronef égaré.

Il existe une réglementation relative aux recherches et au sauvetage des aéronefs en détresse, décret n° 84-26 du 11 janvier 1984, tenant compte de l'annexe 12 Recherches et sauvetage à la convention de Chicago.
La France et la Suisse ont conclu le 30 juin 2014 un accord de coopération concernant le sauvetage des aéronefs en détresse, JORF du 1° février 2015.

L'OACI met en place en 2015 un système pour suivre, dès 2018, les appareils en cas d'incident ou en détresse. Si un avion disparaît au-dessus des océans, on pourra le localiser (ou son épave) dans un rayon de 6 milles marins.

La gestion de l'espace aérien. Le contrôle aérien. Interviennent des communications air-sol. Le service consultatif de la circulation aérienne vise à assurer la séparation entre les aéronefs qui volent en conformité avec un plan de vol IFR.

Le contrôle en route. La circulation aérienne en croisière dans l'espace aérien supérieur. L'espace aérien inférieur. Le niveau de division entre espaces supérieur et inférieur est fixé au niveau de vol 285.
Le contrôle régional concerne le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'un bloc d'espace aérien.

Le contrôle d'approche s'applique aux aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ. Quand il y a procédure d'approche aux instruments, le pilote effectue un certain nombre de manœuvres jusqu'à un point où il pourra effectuer l'atterrissage. On connaît plusieurs procédures d'approche, classique (en utilisant le guidage latéral mais pas le guidage vertical), avec guidage vertical, de précision.
Les approches classiques sont effectuées selon la technique des approches finales à descente continue.

Le contrôle d'aérodrome effectué depuis la tour de contrôle concerne le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome ainsi que la circulation des aéronefs évoluant aux abords de l'aérodrome

1. Les espaces aériens

L'OACI. Les régions EUR et AFI de l'OACI. Les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe.
Il existe une coopération entre l'UE et l'OACI en particulier en matière de sûreté de l'aviation
Le JOUE du 25 juin 2013 publie une décision du comité mixte UE-OACI du 21 septembre 2012, une annexe I concerne la sécurité de l'aviation.
Le même JO publie une décision du même comité mixte du 18 mars 2013, avec une annexe II sur la sûreté de l'aviation.

Chaque État est souverain sur son espace aérien, c'est chaque État qui assumait en Europe le contrôle de la navigation aérienne sur son espace aérien, ce qui entraînait une grande lourdeur dans la gestion des espaces aériens de chacun des États européens membres de l'Union. Aussi, depuis plusieurs années, pour rationaliser la gestion de la circulation aérienne à l'échelon de l'Union, on met progressivement en place ce qu'il est convenu d'appeler le ciel unique européen.

a. Des espaces aériens nationaux morcelés

Chaque État a en principe la souveraineté de l'espace aérien au-dessus de son territoire.
Chaque État exerce les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.
D. 10 juin 2010, art. D 131-1-3 CAC : l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française sont divisés en portions d'espace aérien créées à titre permanent ou à titre temporaire ; en particulier, les usagers aériens sont informés des limites géographiques latérales et verticales de chaque portion d'espace aérien et des conditions de son utilisation ; ces portions d'espace aérien comprennent les régions d'information de vol, à l'intérieur de celles-ci figurent les espaces aériens contrôlés, les zones réglementées, les zones dangereuses ; ces portions d'espace aérien comprennent également les espaces aériens réservés à des usagers spécifiques pendant une durée déterminée qui portent plusieurs noms, zones réservées temporairement TRA, zones de ségrégation temporaire TSA, zones de ségrégation temporaire transfrontières CBA qui sont établies au-dessus de frontières internationales.
Les pouvoirs publics établissent la localisation des activités de voltige, de parachutisme, de treuillage, de planeurs, d'aéromodélisme, art. D. 131-1-4
Le ministre chargé de l'aviation civile fixe la réglementation qui concerne la circulation aérienne générale, le ministre de la défense idem en ce qui concerne la circulation aérienne militaire, art. D. 131-6.
Les pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale - et les prestataires de services de la circulation aérienne - se voient imposer les règles de l'air dans l'espace aérien national et espaces aériens placés sous juridiction française.
En ce qui concerne la circulation hors espace national, les règles de l'air continuent à s'imposer aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises, dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'État qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs français, art. D. 131-7.

Le constat : Gestion parcellaire du trafic aérien, les avions font des kilomètres non nécessaires. Consommation inutile de kérosène. Absence de règles de l'air harmonisées, en particulier d'une classification harmonisée de l'espace aérien.

b. Le Ciel unique européen

L'UE a élaboré le projet de mise en place, horizon 2030, d'une gestion performante du trafic aérien dans le ciel unique européen donne lieu à une abondante réglementation européenne. Mutation constante de la norme. Les règlements du 10 mars 2004, modifiés par un règlement n° 1070/2009 du 21 octobre 2009 destiné à accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen. Remédier aux retards et encombrement du ciel, en particulier dans les périodes de pointe et dans les zones à haute densité de trafic. Tenter d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux. En 2009 28 000 vols quotidiens assurés par 4700 avions commerciaux. Optimiser les

capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles. Établir une coopération avec les autorités militaires. L'espace aérien doit être géré au niveau européen. Le ciel unique européen comporte un réseau pan-européen de routes et des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien .Il convient que progressivement les services de navigation aérienne fonctionnent comme un tout cohérent et logique. Un système de gestion du trafic aérien, GTA, sans discontinuité. Échange d'informations couvrant toutes les phases du vol. Projet de création de la région européenne d'information de vol unique, RESIV, région européenne supérieure d'information de vol, à faire reconnaître par l'OACI. Comité du ciel unique. Le réseau européen de gestion du trafic aérien. L'organe consultatif de branche conseille la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.
Les États ne respectent guère les objectifs de performance qui avaient été prévus. Voir résolution du parlement européen, 23 octobre 2012, JOUE du 7 mars 2014, C 68 E/15

2. Les intervenants

a. les autorités publiques

Les autorités de l'Union européenne.
La mise en place d'une coopération entre l'UE et les États -Unis : décision du conseil du 28 février 2011 relative à la signature du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les EU et l'UE. Protocole de coopération signé à Budapest le 3 mars 2011.
Annexe I visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale : gestion des trajectoires, gestion du trafic, interopérabilité des systèmes de navigation ; la coopération SESAR-NextGen. L'Union européenne, par une décision du Conseil UE du 20 octobre 2011, a approuvé ce protocole de coopération NAT-I-9406.

Les fonctions d'Eurocontrol. Il s'agit de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne fondée par une convention internationale le 13 décembre 1960, convention amendée par un protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981. Centres à Brétigny sur Orge, Maastricht. La Communauté européenne adhère à EUROCONTROL en 2001. L'UE a conclu le 20 décembre 2012, JOUE du 19 janvier 2013, L 16/2, un accord établissant un cadre général pour une coopération renforcée entre l'UE et Eurocontrol. Souci d'éviter les doublets et favoriser les synergies.
L'accord a été approuvé au nom de l'Union, décision du Conseil du 9 juillet 2013, JOUE du 29 mai 2014. Un comité mixte est chargé de l'exécution de l'accord.
Les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol, ESARR.
Eurocontrol reçoit des mandats de la Commission. L'Union est législateur, mais elle confie à Eurocontrol réformée l'exécution de certaines tâches et de mener des activités d'appui. Eurocontrol a été désignée comme gestionnaire du réseau pour l'exercice des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien. Eurocontrol a créé un organisme appelé l'unité centrale unique de gestion des courants de trafic aérien pour planifier coordonner et exécuter les mesures dites ATFM, compte tenu des recommandations quant au plan de navigation aérienne de l'OACI. La Commission a désigné Eurocontrol comme organe d'évaluation des performances du ciel unique européen jusqu'en 2016, voir la décision de la Commission du 24 septembre 2014, JOUE du 25 septembre 2014, L 281/5.
Les textes prévoient une coordination avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

La réglementation prévoit, dans chaque État, l'existence d'une Autorité nationale de surveillance : dotée d'attribution de contrôle, d'inspection et d'enquête. Indépendance de l'autorité, impartialité, transparence.
En France, il s'agit de la Direction de la sûreté. L'Autorité peut déléguer les inspections et enquêtes à des entités qualifiées. L'autorité délivre les licences et qualifications.
Le règlement d'exécution UE n° 1034/2011 du 17 octobre 2011 est relatif à la supervision dans la gestion du trafic et les services de navigation aérienne. L'autorité de surveillance exerce la supervision de la sécurité, elle accomplit des audits de sécurité, elle peut exiger des actions correctives, elle publie s'il y a lieu des consignes de sécurité, elle établit un rapport annuel. Ces différentes autorités échangent entre elles des informations.
La commission peut organiser des évaluations par les pairs des autorités de surveillance.

Chaque état institue une autorité pour accomplir les missions de certification des personnes et des organismes.

b. Les fournisseurs de services de navigation aérienne

Ce sont les entités qui accomplissent les tâches opérationnelles.

Gérer l'espace aérien et utiliser les routes les plus courtes
Apprécier les capacités pour permettre l'écoulement des flux de trafic
Contrôler à distance les avions en vol
Ces tâches sont confiées aux « prestataires de services de navigation aérienne »,
Ces prestataires ont la nature de services publics ou bien ces fonctions sont déléguées à des entreprises du secteur privé.
Ces prestataires fournissent les services de navigation aux usagers, i.e. aux exploitants d'aéronefs.
Exigence d'une certification. L'autorité de surveillance nationale est compétente pour accorder la certification des prestataires de services.
Le règlement d'exécution n° 1035/2011 du 17 octobre 2011 établit des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.
Certains prestataires peuvent décider de ne pas fournir des services transfrontaliers.
Les aéronefs reçoivent une information sur leur positionnement et sur le temps : permettre une séparation sûre.
Chaque État choisit librement le prestataire de services dans les **blocs d'espace aérien spécifiques** appartenant à l'espace aérien relevant de sa responsabilité.
Le NATS est le prestataire de services de circulation aérienne en route dans l'espace aérien britannique, titulaire d'une licence
En France, c'est la DSNA, direction des services de la navigation aérienne, qui a la qualité de prestataire de services de navigation aérienne, c'est elle qui fournit les services de la circulation aérienne aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien confié à la France par l'OACI et sur les aérodromes désignés par le ministre.
Un arrêté du 29 avril 2013 donne la liste des aérodromes sur lesquels la DSNA rend les services de la navigation aérienne
Dans certaines hypothèses, les services de la circulation aérienne peuvent être confiés à un prestataire civil - autre que la DSNA, art. D. 131-9 et 131-10
Un arrêté du 28 avril 2013 donne la liste de petits aérodromes où des prestataires de services AFIS rendent le service d'information de vol et d'alerte

La législation européenne encourage la coopération et la mise en commun des moyens par les différents États.
Coopération renforcée entre les prestataires de services, voire désignation d'un fournisseur intégré par les États concernés, en ce qui concerne les **blocs d'espace aérien fonctionnels** qui sont destinés à assurer une gestion intégrée d'un espace aérien déterminé indépendamment des frontières. À mettre en place avant le 4 décembre 2012. Objectif apparemment non tenu. Certains parlent d'opérations cosmétiques et fustigent la résistance des États.
Mise en place par une convention signée à Bruxelles le 2 décembre 2010 de la FABEC functionnal airs pace block Europe centrale couvrant France, Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et représentant la moitié du trafic européen.
Il existe un bloc d'espace suédo-danois.
FAB Baltique est un bloc d'espace aérien fonctionnel réunissant la Pologne et la Lituanie, entré en vigueur le 1° avril 2014
FAB Sud-Ouest réunit l'Espagne et le Portugal, entrée en vigueur le 18 avril 2014
FAB Bluemed est un bloc d'espace aérien fonctionnel, concernant l'Italie, Malte, la Grèce et Chypre, entré en vigueur le 22 août 2014.
Un coordonnateur peut être désigné par la Commission pour faciliter et accélérer la création de tels blocs.
Les États concernés fournissent à la commission, à l'AESA, aux autres États des informations lors de la création et de la modification des blocs d'espace aérien fonctionnel , règlement UE n° 176/2011 du 24 février 2011 : l'accord de création du bloc, les dimensions du bloc, les prestataires de services de la circulation aérienne, la gestion de la sécurité, l'utilisation de l'espace compte tenu des courants de trafic aérien, la compatibilité avec le réseau européen des routes

Les contrôleurs aériens

Il s'agit des ingénieurs et des techniciens qui travaillent au service des entités de droit public ou de droit privé prestataires de services de la navigation aérienne

Ces professionnels doivent attester de leur compétence et de leur bon état de santé pour accomplir cette mission délicate. Les contrôleurs aériens doivent pour cela être titulaires d'une licence et d'un certificat médical. Article 8

quater R. n° 1108/ 2009 modifiant R. n° 261/2008. Certification des contrôleurs aériens par l'Agence. Les contrôleurs aériens, du fait de l'évolution des techniques, devraient changer de rôle et se transformer en gestionnaires du trafic aérien.
L'UE avait adopté un règlement n° 805/2011 du 10 août 2011 sur les licences et certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne.
Ce règlement a été abrogé et remplacé par le règlement n° 2015/340 du 20 février 2015.
Consulter l'arrêté du 28 avril 2015 concernant les dates d'application des dispositions des annexes I à IV, JO du 8 mai 2015.

La formation initiale des contrôleurs aériens
Certification des organismes de formation
Ces organismes de formation, ces écoles de contrôleurs aériens, suivent les programmes et les plans de formation qui sont prévus par les annexes au règlement européen 2015/340 du 20 février 2015
Les textes consacrent des dispositions aux instructeurs théoriques et pratiques

L'ENAC

Les services de contrôle de la circulation aérienne sont fournis uniquement par des contrôleurs de la circulation aérienne qualifiés et titulaires d'une licence, décide l'art. 3 § 1 du règlement 205/340 du 20 février 2015
Si les services sont fournis par du personnel militaire, les États font en sorte de garantir un niveau de sécurité au moins équivalent, article 3 § 2.
Le détenteur de la licence est autorisé à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne.
La licence peut être suspendue en cas de faute ou retirée en cas d'abus ou de négligence grave.

Les textes prévoient dans un premier temps la licence de contrôleur stagiaire, dans un second temps le stagiaire peut acquérir la licence de contrôleur de la circulation aérienne. Il lui faut avoir subi une formation, avoir réussi les examens théoriques et pratiques, être titulaire d'un certificat médical, avoir des compétences linguistiques, posséder la langue anglaise en particulier.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications, qui correspondent aux types de service que le titulaire de la licence pourra remplir.
Les mentions de qualification
La qualification contrôle d'aérodrome à vue
La qualification contrôle d'aérodrome aux instruments - avec une ou plusieurs mentions possibles : la mention contrôle tour, la mention contrôle des mouvements au sol, la mention supplémentaire surveillance des mouvements au sol, la mention contrôle air, la mention contrôle radar d'aérodrome.
La qualification contrôle d'approche aux procédures : le contrôleur est compétent pour assurer les services pour des aéronefs à l'arrivée au départ ou en transit, sans utiliser d'équipements de surveillance
La qualification contrôle d'approche de surveillance, idem, mais à l'aide d'instruments de surveillance - avec plusieurs mentions : mention radar, mention radar d'approche de précision (pour assurer le guidage pour des aéronefs en approche finale vers la piste d'atterrissage), mention radar d'approche de surveillance, mention surveillance dépendante automatique, mention contrôle terminal (aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminal)
La qualification contrôle régional aux procédures atteste la compétence pour assurer les services sans utiliser d'équipement de surveillance
La qualification contrôle régional de surveillances, mais alors à l'aide d'équipements de surveillance, avec une ou plusieurs mentions : mention radar, mention surveillance dépendante automatique, mention contrôle terminal, mention contrôle océanique

Formation continue, destinée à assurer le maintien des compétences
Contrôles médicaux
Certification des examinateurs aéro- médicaux

Le radar était jadis la seule technique utilisée pour assurer la surveillance du trafic aérien. Le radar est un appareil de radiodétection qui fournit des informations sur la distance, l'azimut, l'altitude des objets. Avec l'avènement des systèmes satellitaires de navigation et les liaisons de données air - sol, de nouveaux moyens existent. Il y a la surveillance dite dépendante : l'avion connaît sa position grâce à ses propres systèmes de navigation, l'avion peut

transmettre sa position au sol. On parle ADS Automatic Dependent Surveillance. Ce système permet de positionner les appareils évoluant au- dessus des continents et des océans. Cf. le rapport du BEA sur la catastrophe du Rio - Paris de 2009.
La mention d'unité donne la compétence pour un secteur (une zone de contrôle, une partie d'une région ou d'une région supérieure d'information en vol) , un groupe de secteurs ou un ou plusieurs postes de travail déterminé.
L'indicateur d'emplacement OACI est relatif au lieu topographique d'une station aéronautique fixe.

Pour qu'un appareil aérien bénéficie des services de la circulation aérienne en navigant aux instruments, il faut qu'il puisse être identifié. On utilise comme méthode d'identification des codes discrets de transpondeur pour le radar secondaire de surveillance, codes SSR. Du fait de l'augmentation du trafic en période de pointe, on ne peut pas garantir la demande de codes SSR, on ne peut pas garantir l'identification des aéronefs. La réglementation progressivement mise en place entend faire appel au code de perceptibilité assigné à l'aéronef au départ, on parle d'identification d'aéronef par liaison descendante grâce à des composants embarqués dans le cadre d'un système de surveillance air-sol. Consulter les règlements d'exécution n° 1206 et 1207/2011 du 22 novembre 2011.

Voir l'arrêt du Conseil d'État du 5 juillet 2013, n° 362630, sur la mise à la retraite à 57 ans des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, prévalence du statut spécial, loi du 31 décembre 1989
Sur la limite d'âge à 57 ans des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, Conseil d'État, 4 avril 2014

Les matériels

La maintenance

Un arrêté du 11 septembre 2014 est relatif aux conditions de délivrance de la licence de personnel de maintenance et de suivi technique des systèmes de la navigation aérienne. Cette licence est destinée à être délivrée aux ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, ainsi qu'aux ouvriers d'État des familles professionnelles électrotechniciens et climaticiens, exerçant des fonctions de maintenance d'équipement énergie et climatisation des centres opérationnels de la direction des services de la navigation aérienne.
Il faut pour obtenir la licence suivre une formation.

Encadrement du droit de grève par la loi du 31 décembre 1984 et le décret du 17 décembre 1985, un aérodrome sur quatre doit rester ouvert.

Le règlement n° 691/2010 du 29 juillet 2010 établit un système de performance pour les services de navigation aérienne et pour les fonctions de réseau. Modification par le règlement n° 677/2011 du 7 juillet 2011. Évaluation des performances. En matière de sécurité. En matière d'environnement. L'indicateur de capacité : les minutes de retard. Les plans de performance : le trafic prévu, les coûts des services, la description des investissements, la dimension civil - militaire du plan … Le suivi. On a défini des indicateurs de performance, KPI, règlement n° 1216/2011 du 24 novembre 2011, pour évaluer l'efficacité de la gestion de la sécurité, analyse des risques, non- respect des minimums de séparation et des incursions sur piste. Présence d'une culture juste. Textes abrogés à compter du 1° janvier 2015. Système remplacé par le règlement d'exécution n°390/2013 du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau.

Désignation d'un prestataire de services météorologiques. Coût annuel des services météorologiques de route : 300 millions d'euros. Portail électronique sur les informations météorologiques. Art. D. 131-12 et -13. Un arrêté du 21 septembre 2007, modifié dernièrement par un a. du 24 octobre 2011, porte règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne

Les matériels : assurer l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic. Il convient d'améliorer et d'harmoniser les systèmes, les composants, les procédures. Normes européennes. Utilisation efficace du spectre des radiofréquences. Codes répondeur radar. Outils automatisés.

Assurer les communications sol-sol, air-sol, air-air. Permettre les communications vocales entre les contrôleurs et les pilotes. Un règlement n°1079/2012 du 16 novembre 2012 établit des spécifications relatives à l'espacement des

canaux de communication vocale pour le ciel unique européen : les communications air – sol fondées sur un espacement entre canaux de 8,33kHz. Règlement modifié par un règlement n° 657/2013 du 10 juillet 2013. Ces exigences s'imposent aux fabricants de radios devant être exploitées dans la bande VHF, aux fournisseurs de services de navigation aérienne, aux exploitants, aux États. Subsiste une part d'activité manuelle à support papier dans la chaîne des données aéronautiques : risque d'erreurs. Fourniture progressive d'une information aéronautique sous forme électronique, sur la base d'un ensemble de données normalisé : les obstacles, les objets situés au mouvement au sol, le terrain, les montagnes, les masses d'eau, les crêtes, les glaces, les données cartographiques d'aérodrome.
L'UE mène une politique en matière de spectre radioélectrique, il existe une réglementation pour l'utilisation du spectre radioélectrique et le fonctionnement des services de communication mobiles à bord des aéronefs (services MCA), décision 2008/294 modifiée par une décision d'exécution du 12 novembre 2013, JOUE du 14 novembre 2013.

L'arrêté du 10 avril 2015 est relatif à la mise en service et au suivi des aides radio à la navigation, JO du 8 mai 2015, systèmes d'atterrissage aux instruments, radiophares omnidirectionnels, radiobalises non directionnelles.

Le réseau de la gestion du trafic aérien permet une utilisation optimale de l'espace aérien, il donne aux usagers la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent. Des dispositions sont prises pour la planification des vols, l'utilisation des capacités disponibles pendant les phases du vol, l'utilisation des itinéraires, l'orientation des routes et du trafic, la possibilité d'éviter les zones saturées, les règles de priorité en période d'encombrement et de crise.
Le règlement n° 677/2011 du 7 juillet 2011 – modifié par le règlement n° 970/2014 du 12 septembre 2014 - établit les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien : le gestionnaire de réseau est institué. Quelles sont ses fonctions ? La conception de réseau de routes, la coordination des ressources limitées comme les radiofréquences et les codes de transpondeur pour le SSR
Création de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise CECAC
Le réseau de routes européen ERND
Le gestionnaire national des fréquences
Les codes de transpondeur pour le SSR
Le plan de réseau stratégique
Le plan de réseau opérationnel

Règlement n° 255/2010 du 25 mars 2010 relatif à la gestion des courants de trafic aérien dite ATFM. L'unité centrale d'ATFM reçoit un certain nombre d'attributions : coordination et mise en œuvre des mesure ATFM, rechercher des itinéraires de remplacement pour soulager les zones encombrées, proposer un déroutement pour certains vols.
Au niveau inférieur, existent les unités ATS ; elles donnent des indications sur la disponibilité de l'espace aérien, la disponibilité des routes, les positions de vol, les horaires de décollage réels

Une décision de la Commission du 21 février 2011 fixe des objectifs de performance et des seuils d'alerte pour la fourniture des services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014 : amélioration en matière de retard, en matière d'environnement, faire baisser les taux pour les services de navigation aérienne de route … instauration de seuils d'alerte …

Les plans de vol dans la phase préalable au vol, R. n° 1033/2006 du 4 juillet 2006

L'UE a constitué une entreprise commune, qui est un organisme de l'Union, pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien, SESAR, par le règlement n° 219/2007 modifié du 27 février 2007 : le volet technologique du ciel unique européen : il s'agit de doter d'ici 2030 l'UE d'une infrastructure de contrôle de la circulation aérienne. Moderniser le système de gestion du trafic aérien. Pour disposer d'un transport aérien sûr et respectueux de l'environnement.
Le projet SESAR est un processus évolutif et continu.
On relève trois étapes dans le processus : l'exploitation sur une base temps, l'exploitation reposant sur la trajectoire, l'exploitation fondée sur les performances.
On peut lire le rapport sur les comptes annuels ce cette entreprise commune SESAR, qui a son siège à Bruxelles et qui a été constituée en février 2007, en vue de gérer les activités du programme Single European Sky Air Traffic

Management Research, JOUE du 10 janvier 2013, C 6/46. Le programme SESAR a pour objet de moderniser la gestion du trafic aérien ATM Air Traffic Management. Il y a eu une phase de définition, à partir de 2005, le plan directeur ATM européen a été élaboré. La phase de développement, entre 2008 et 2013, est gérée par l'entreprise commune, elle mène à la production de nouveaux systèmes technologiques et de composants ainsi qu'à l'instauration de procédures opérationnelles. Les années 2014 – 2020 doivent voir la phase de déploiement, conduite par les partenaires industriels et les parties prenantes, pour la production et la mise en place sur une grande échelle de la nouvelle infrastructure de gestion du trafic aérien.

Cette entreprise dite commune résulte d'un partenariat public - privé. Elle a été fondée par l'union européenne et Eurocontrol. 15 entreprises publiques et privées du secteur de la navigation aérienne en sont devenues membres, comme des fournisseurs de services de navigation, des entreprises de construction de matériel (terrestre, aéronautique et spatial), des fabricants d'appareillage de bord, des constructeurs aéronautiques, des autorités aéroportuaires.
Le budget pour la phase de développement du programme SESAR s'élève à 2,1 milliards d'euros. 147,7 millions d'euros ont été mis en 2011 à la disposition de l'entreprise commune.
Près de 10 000 vols commerciaux ont en 2011bénéficié de démonstrations en vol. On a mis en place la première tour de contrôle à distance (Malmö). Une interconnexion a été établie entre aéroports européens de premier plan, dont Toulouse, elle a permis une réduction de la consommation de carburant. Certains retards sont notés.

Cette entreprise commune était destinée à disparaître 8 ans après l'adoption, 30 mars 2009, du plan directeur européen de gestion du trafic aérien en Europe, plan directeur GTA, sa durée d'existence a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2014, par le règlement N° 721/2014 du 16 juin 2014.

La Commission a publié un règlement d'exécution, n° 409/2013, du 3 mai 2013 : il s'agit de définir des projets communs, et d'établir des mesures pour soutenir la mise en œuvre du Plan directeur européen de gestion du trafic aérien

La commission a publié une décision qui fixe des objectifs de performance pour réseau de gestion du trafic aérien pour la période 2015-2019, décision du 11 mars 2014

Un règlement n° 716/2014 du 27 juin 2014 amorce la mise en place de ce qui est appelé le projet pilote commun. Le tout ayant pour objectif la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. C'est l'entreprise SESAR qui a rédigé la première version de ce premier projet commun. On prévoit 6 fonctionnalités pour la gestion du trafic. Gérer les arrivées 200 milles marins à l'avance pour amorcer la descente. Gérer le débit des aéroports : les avions qui arrivent sont espacés, il faut éviter les turbulences de sillage, assurer le guidage des mouvements au sol. Favoriser une gestion souple de l'espace aérien : les usagers doivent pouvoir voler au plus près de leur trajectoire préférée. La gestion collaborative du réseau doit être instaurée. L'échange des informations (réservation d'espace aérien, cartes, informations météo) apparaît avec la gestion initiale de l'information pour l'ensemble du système. On prévoit le partage d'informations sur la trajectoire initiale.

Le plan de réseau stratégique

Le suivi des aéronefs navigant au-dessus des océans
Le Boeing de la compagnie malaisienne, se rendant à Pékin, disparu corps et biens sans laisser de traces au- dessus de l'océan Indien, 8 mars 2014

3. Le financement

Les services de navigation aérienne sont payants : ils donnent lieu à imposition de *redevances* par les États. La tarification repose sur les coûts. Services de route et services terminaux. Services de navigation aérienne fournis dans les aéroports. Services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs.
L'article 15 du règlement n° 550/2004 du 10 mars 2004 charge la commission d'établir un système commun de tarification des services de navigation aérienne, permettant son application uniforme dans le ciel uniforme européen.
Le règlement n° 1191/2010 du 16 décembre 2010 modifiant le R. n° 1794/2006 établissait un système commun de tarification des services de navigation aérienne. Abrogé en date du 1° janvier 2015.

Le système doit être compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol. Transparence des coûts.
Vient d'être publié le règlement d'exécution n° 391/2013 du 3 mai 2013.
Ce règlement concerne les services de navigation aérienne fournis par des prestataires de services de la navigation aérienne (ainsi que par les prestataires de services météorologiques) pour la circulation aérienne générale à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'OACI.
Ce règlement est à la discrétion des États pour les services fournis dans les aéroports comptant moins de 70 000 mouvements de transport IFR (règles de vol aux instruments) par an.
Méthodes de calcul
Cas particulier
Les États peuvent décider que leurs services de navigation aérienne sont soumis aux *conditions du marché*. En ce cas, les états concernés peuvent décider de ne pas calculer des coûts fixés d'après l'art. 7 du règlement. L'annexe I indique les conditions permettant de déterminer si les services de navigation sont fournis aux conditions du marché.
L'annexe III pose des exigences spécifiques en matière de transparence.
Droit commun
L'article 4 fixe les principes du système commun de tarification
Les redevances de route
Les services de navigation aérienne terminaux
Transparence
Consultation des usagers
Les États établissent dans leur espace aérien des zones tarifaires
Zone tarifaire de route
Zone tarifaire terminale
Les prestataires de services de navigation aérienne établissent les coûts supportés pour fournir des services
Une partie des revenus provenant des redevances peut être utilisée pour financer ce qui relève de l'amélioration de la performance globale de la gestion du trafic
L'article 7 concerne le calcul des coûts liés aux services : coûts de personnel, achat de biens, l'entretien, les coûts d'amortissement, coûts du capital
Les coûts des services terminaux
Les coûts des services en route
Consultation des usagers sur les coûts pour chaque période de référence
Certains vols sont exonérés de redevances, art. 10
L'art. 11 est relatif au calcul des redevances de route
L'art. 12 concerne le calcul des redevances pour services terminaux
Il y a un mécanisme de partage du risque lié au trafic, art. 13
L'art. 16 prévoit une modulation des redevances de navigation aérienne
Les usagers doivent payer rapidement les redevances
Des sanctions sont prévues en cas de non- paiement, déni de services, détention d'aéronefs, saisie conservatoire en France.

La Cour de cassation, dans un arrêt de 2014, considère que les redevances de navigation aérienne sont dues aux États en raison de la souveraineté des États sur leur espace aérien et pour le survol de leur territoire. Ces redevances concernent une activité de puissance publique et sont couvertes par l'immunité d'exécution. En l'espèce une société Romak SA Genava créancière de la république d'Ouzbékistan avait pratiqué une saisie attribution sur un compte HSBC France ouvert au nom de cet État. Le juge de l'exécution a prononcé la nullité de cette saisie et en a ordonné la main levée. I° Civ. 5 mars 2014, Bull., n° 12-22406.
On tend pourtant à considérer désormais que la redevance n'est que la contrepartie d'un service, on est dans le cadre d'une économie marchande. L'aspect de droit public économique ne saurait cependant être méconnu.

Le réseau de la gestion du trafic aérien. Les États prennent les mesures pour assurer le financement des fonctions de réseau confiées au gestionnaire de réseau sur la base des redevances de navigation aérienne
Le gestionnaire du réseau établit ses coûts d'une manière claire et transparente
Voir le règlement n° 970/2014 du 12 septembre 2014.

4. Les responsabilités des intervenants et des opérateurs

La catastrophe aérienne

Patrick Petitfils, La responsabilité des services de la navigation aérienne en droit français, thèse, Aix, 1990

i. En France

α) La responsabilité pénale des agents du service du contrôle de la navigation aérienne

Chambre criminelle, 22 septembre 2009 sur pourvoi de Colmar 14 mars 2008 : catastrophe le 20 janvier 1992 dite du Mont Sainte Odile, renvoi du contrôleur aérien devant le tribunal correctionnel pour homicide par imprudence, relaxe en 1° instance, relaxe en appel, rejet du pourvoi : les erreurs éventuelles n'entretenaient pas de lien de causalité certain avec les dommages.

β) L'indemnisation des victimes

Le recours à l'assurance responsabilité civile : règlement n° 1035/2011 annexe 1, chiffre 7

La compétence internationale des tribunaux français en cas de mise en cause d'un organisme étranger

Le choix de l'ordre juridictionnel :
Compétence administrative ou judiciaire au titre du dommage causé par un véhicule

La compétence administrative et la responsabilité des services de l'État
Le Conseil d'État, 2 avril 2010, a abandonné la jurisprudence qui exigeait la faute lourde en ce qui concerne la responsabilité de l'État à raison des activités du service de contrôle de la navigation aérienne, la faute simple suffit.
CAA Versailles, 24 janvier 2013, une collision sur une piste de Roissy entre un avion appartenant à Air liberté et un appareil appartenant à une autre compagnie, Air Liberté agit en responsabilité contre l'État. La faute de l'État est établie, l'accident a pour origine une confusion commise par les agents chargés du contrôle aérien en ce qui concerne l'identification des appareils ayant demandé l'autorisation d'utiliser la piste. L'État engage sa responsabilité à raison de la faute commise par ses agents. Nomination d'un expert pour déterminer le coût de la réparation et de l'immobilisation, éventuelle réparation des moteurs, montant des pertes d'exploitation, coût de la location d'un appareil de substitution.

Tribunal administratif de Nice, 18 février 2013, RFDA 2013.291, note Pradon et Martin : un accident en octobre 2005 sur l'aéroport de Cannes Mandelieu, un avion de type Jodel qui s'apprêtait à décoller est soulevé par les souffles des réacteurs d'un jet Cessna en train d'effectuer des essais moteurs à pleine puissance positionné sur une piste voisine, l'avion est endommagé, son propriétaire agit dans un premier temps contre le propriétaire de l'appareil en le faisant condamner sur le fondement de l'art. L.141-1 CAC, dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution. Dans un second temps, le propriétaire de l'aéronef condamné par la justice commerciale fait condamner l'État par la juridiction administrative au titre de la faute d'imprudence de la dame contrôleur aérien qui avait autorisé le pilote de l'avion endommagé à traverser la zone de souffle sans le prévenir de la nature des essais.

ii. À l'étranger

Collision, vers 21 H 30, le 1° juillet 2002 au- dessus d'Ueberlingen près du lac de Constance entre un Tupolev de la compagnie russe Bashkarian Airlines se rendant de Moscou à Barcelone et un Boeing exploité par le transporteur DHL allant de Bergame à Bruxelles. Les appareils aériens volaient à 12 000 mètres d'altitude environ. Cet accident a entraîné la mort respectivement de 69 personnes dont 57 passagers du côté de l'appareil russe et de deux membres de l'équipage de l'avion de DHL.

Un tribunal allemand en juillet 2006 a conclu à la responsabilité du gouvernement allemand, il était contraire au droit allemand d'avoir confié à la firme Skyguide (société suisse dont la capital est détenu à plus de 99 % par la confédération) le service depuis Zurich du contrôle aérien dans l'espace aérien allemand.

Une investigation pénale a été menée devant une juridiction fédérale suisse qui a condamné pénalement en 2007 certains agents du prestataire suisse de services de contrôle aérien.

La société suisse Skyguide a indemnisé en décembre 2006 les proches parents des victimes, certains des proches ont formé un recours devant le tribunal administratif fédéral, qui a estimé le 17 février 2010 que les montants alloués étaient dans la plupart des cas suffisants. Cette indemnisation en réparation du tort moral a été estimée suffisante par le Tribunal fédéral dans des arrêts du 28 avril 2011.

Le contrôleur aérien danois a été assassiné le 24 février 2004 dans sa maison de Zurich par un ossète dont l'épouse et deux enfants étaient morts dans la catastrophe, ce russe aurait échappé en Suisse à la condamnation pénale à raison d'une capacité mentale diminuée ou selon d'autres sources aurait effectué trois ans de détention.

L'accident résultait vraisemblablement d'un concours de négligences.
Le TCAS et le contrôleur avaient donné des ordres contraires.
Une réglementation ultérieure demande à l'équipage de tenir compte des indications du TCAS

DEUXIEME PARTIE : LES BIENS

Nous allons présenter l'aéronef et l'objet spatial qui sont les engins caractéristiques de la navigation dans l'air et dans l'espace (I).
Les appareils aériens et spatiaux peuvent se trouver à l'origine de dommages variés, ils peuvent s'écraser au sol, ils peuvent entrer en collision avec d'autres engins, ils peuvent engendrer des nuisances sonores insupportables, ils peuvent dégager des gaz dangereux pour la santé humaine et pour l'avenir du globe. Nous évoquerons donc ensuite les responsabilités qui peuvent surgir du fait de ces engins (II).

TITRE I.
LES OBJETS AFFECTES A LA NAVIGATION AERIENNE ET SPATIALE

Nous voulons évoquer l'aéronef qu'on oppose à l'objet spatial, l'un évoluant dans l'air, l'autre dans un espace sans air.

CHAPITRE I. L'AERONEF

L'instrument de la navigation aérienne

L'engin mécanique, habité ou non, avec ou non une présence humaine à bord, qui vole dans les airs.

Mot forgé à la moitié du XIX° siècle

La définition de l'aéronef : le véhicule capable d'évoluer dans l'air, quel que soit son mode de propulsion et de sustentation, dit le dictionnaire de l'Académie

Absence d'unicité de définition juridique

L'annexe 7 à la convention de Chicago
L'appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air
Autrement que par les réactions de l'air contre la surface de la terre

(Cette adjonction a été apportée pour exclure de la définition les engins à coussin d'air, hovercraft)(8 novembre 1967)

Certains textes de l'UE retiennent des définitions telles que
Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre, règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.010
Un appareil qui peut se sustenter dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre, annexe I du règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, chiffre 8, JOUE 25/10/2012 L 296/5, règlement n°139/2014 du 12 février 2014
Aéronef, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre, article 2, chiffre 2, règlement n° 376/2014 du 3 avril 2014, idem dans le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014

La définition française est différente. Le code des transports définit l'aéronef comme l'appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs, art. L. 6100-1 du code des transports. Idem en ce qui concerne les aéronefs militaires, décret n° 2013-367 du 29 avril 2013, art. 2.

On parle de charge utile pour désigner la masse totale du fret, du courrier, des passagers transportés à bord de l'aéronef durant le vol.

L'aéronef est, comme les bateaux les navires et les objets spatiaux, un bien meuble immatriculé. Art. L. 6121-2.
Il est soumis, sauf dispositions contraires, aux règles du droit civil.

Classifications des aéronefs : une grande diversité d'aéronefs. Des distinctions principales, des classifications secondaires.

. Les aérostats

Ce sont des engins plus légers que l'air, alimentés par l'air chaud ou par des gaz

- les ballons : ils sont captifs ou libres, ils sont habités ou non. Un ballon est un aéronef non entraîné par un organe moteur, qui s'élève dans l'air par l'effet de la portance et est dirigé dans l'atmosphère en utilisant les vents ; la montgolfière est un ballon à air chaud. Un ballon désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz soit d'un brûleur embarqué, règlement du 3 novembre 2001, annexe 1, FCL.010

- les dirigeables : le dirigeable a recours à la propulsion par hélices, c'est un aéronef motorisé plus léger que l'air

. Les aérodynes

Ce sont des aéronefs plus lourds que l'air

- Les planeurs

Un planeur est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes et le vol libre ne dépend d'aucun moteur. On englobe également dans cette définition les deltaplanes, les parapentes et les autres aéronefs comparables.
Le planeur est un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur, règlement du 3 novembre 2011, annexe I

On connaît le planeur motorisé qui est un aéronef équipé d'un ou plusieurs moteurs et qui avec un ou plusieurs moteurs à l'arrêt possède les caractéristiques d'un planeur.

Le moto-planeur,TOURING MOTOR GILDER, TMG, désigne une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol, règlement du 3 novembre 2011

- Les avions

L'avion est un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol, règlement n° 139/2014 du 12 février 2014.
L'avion est un aéronef moto propulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure, chiffre 6 de l'annexe I, règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, JOUE 25/10/2012 L 296/5

On nomme hydravion un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur l'eau.
On connaît les avions amphibies exploités comme des hydravions.

Les avions de classe de performance A comprennent les avions multi moteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg, ainsi que tous les avions multi moteurs à turboréacteurs

On appelle avion de classe de performances B, un avion à turbopropulseurs disposant d'une configuration maximale en sièges passagers, MOPSC, de 9 au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5700 kg ou moins, art. 2 du règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, chiffre 2.

Les avions de classe de performance C sont des avions dotés de moteurs à pistons, disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg

- Les hélicoptères

L'hélicoptère est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

- Le modèle hybride : l'aéronef à sustentation motorisée, qui est tout aéronef dont la sustentation verticale et la propulsion/sustentation en vol dérivent de rotors à géométrie variable ou de moteurs/organes propulseurs attachés à, ou contenus dans le fuselage ou les ailes.
  Tilrotors

Certains aéronefs de petite dimension bénéficient d'une réglementation allégée, il peut s'agir d'aérostats comme d'aérodynes

Il y a l'aéronef LSA, qui est un aéronef, léger, de sport : la masse maximale au décollage n'excède pas 600 kg, deux places assises pilote compris, un moteur unique sans turbine doté d'une hélice, une cabine non pressurisée, une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage de dépassant pas 45 nœuds, article 2 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 concernant le maintien de la navigabilité des aéronefs

Il y a l'aéronef dit ELA1, c'est un aéronef léger européen habité :
Soit un avion d'une masse maximale au décollage MTOM égale ou inférieure à 1200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
Soit un planeur ou moto planeur d'une MTOM égale ou inférieure à 1200 kg ;
Soit un ballon : le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas un certain seuil : 3400 m3 pour les ballons à air chaud, 1050 m3 pour les ballons à gaz, 300 m3 pour les ballons à gaz captifs.
On relève cette définition dans le règlement n° 800/2013 modifiant le règlement n° 965/2012.
On la retrouve dans le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, article 2.

Il existe également l'aéronef ELA 2. ELA signifie European Light Aircraft. La définition de l'ELA2 est plus large que celle duELA 1, l'ELA 2 est le genre, le ELA 1 l'espèce.
Le règlement de 2013 répute ELA 2 :

- l'avion d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 2000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
- le planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 2000 kg ; un ballon ;
- un aéronef à voilure tournante très léger d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg, de conception simple, conçu pour 2 occupants au maximum, sans moteur à turbine et/ou moteur fusée, restreint aux opérations en VFR de jour.

Les aéronefs sans pilote
Le grand public parle de drones, l'expression désigne à l'origine des engins à usage militaire.
On relève plusieurs variantes.
Il y a les aéronefs télé-pilotés, RPAS Remotely Piloted Aircraft Systems. Il n'y a pas de pilote à bord, l'engin évolue compte tenu d'instructions données à distance. L'engin est piloté à distance. Certains peuvent être très légers. Ils peuvent être utilisés par la police ou pour rechercher des personnes perdues, ou pour la photographie.
Il y a le véhicule aérien sans pilote, UAV Unmanned Aerial Vehicle. Il est équipé d'un programme pour voler de façon autonome.
L'OACI commence à édicter des normes les concernant.
Consulter l'avis émis par le comité économique et social européen, ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télé-pilotés, COM(2014) 207 final, JOUE du 15 janvier 2015, C 12/87.

Section I. L'identification de l'aéronef

§ I. Individualisation de l'aéronef

Distinguons entre aéronefs civils et aéronefs d'État militaires ou non.

I. Les aéronefs civils

En droit international, il est convenu que c'est chaque État qui détermine les dispositions concernant l'immatriculation et le transfert d'immatriculation des aéronefs, cf. art. 19 de la convention de Chicago.

L'immatriculation résulte en France d'une inscription sur le registre français tenu par un fonctionnaire dépendant de la DGAC et par son suppléant.
On peut établir une comparaison avec les formalités de publicité foncière. Les aéronefs sont mis en fiche sur un registre. L'immatriculation produit des effets importants, elle est attributive de propriété, elle est attributive de nationalité, elle est plus largement attributive d'un statut juridique.

a. Les conditions de l'immatriculation sur le registre français

Article L. 6111-3

Pour être autorisé à faire immatriculer un aéronef sur le registre français, il faut que le demandeur établisse qu'il a la propriété de l'appareil, qu'il est français ou à tout le moins qu'il a un lien avec l'Union européenne et que l'appareil est habilité à voler.
Le demandeur peut être une personne physique ou une personne morale comme une société commerciale ou une association aéronautique (aéro-club).

i. La condition de propriété

Le demandeur doit en principe établir qu'il est le propriétaire de l'aéronef, il doit faire la preuve de sa propriété auprès de l'autorité administrative. La demande d'immatriculation est établie sur papier libre par le propriétaire de

l'aéronef et adressée par ses soins au bureau d'immatriculation. Une pièce établissant que le demandeur est bien propriétaire de l'aéronef est jointe à la demande. Article D. 121-14. Le demandeur est le constructeur de l'engin qu'il a fabriqué ou il est un acquéreur, un héritier, un adjudicataire. L'acquéreur présentera son acte d'achat.

La demande mentionne les renseignements relatifs à l'aéronef, type, série, numéro dans la série, aérodrome d'attache.
L'immatriculation est unique. Il n'y a pas place pour une double immatriculation. Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un état à un autre, art. 18 de la convention de Chicago.
Le déclarant doit donc déclarer que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État. Si l'aéronef est immatriculé à l'étranger et qu'on veuille l'immatriculer en France, il faut au préalable faire procéder à la radiation et attester de cette radiation, art. D. 121-14.

ii. La condition de nationalité

Le principe
Le demandeur doit être
Soit une personne physique ressortissante de l'UE ou de l'EEE
Soit une personne juridique constituée en conformité avec la législation d'un pays européen et qui a son siège statutaire ou son principal établissement en Europe
Il peut s'agir d'une association, d'une société ou d'une fondation.
Il ne doit pas s'agir d'une entité étrangère non soumise au droit de l'un des États constituant l'UE. C'est ainsi qu'une société américaine ne peut pas en principe faire immatriculer en France un appareil lui appartenant.

Les dérogations.

L'art. L. 121-3 al. 3 prévoit la possibilité de dérogations accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative. D. 121-3 et 121-15.

L'hypothèse dérogatoire au profit de l'exploitant.
L'article L. 6111-3, 3°, permet l'immatriculation en France d'un aéronef s'il est exploité par un transporteur aérien dont la licence d'exploitation a été délivrée par l'autorité administrative française.
L'autorité française peut donc immatriculer des aéronefs ne remplissant pas les conditions précédentes de propriété de l'appareil et d'un propriétaire européen, mais exploités en France ou en attente de certification dans le pays de leur exploitant
Arrêté du 31 octobre 2011 indiquant les conditions auxquelles un aéronef peut être immatriculé en France à titre dérogatoire : l'hypothèse peut concerner le cas d'une dissociation entre le propriétaire de l'aéronef et l'exploitant ou celui où le propriétaire n'est ni français ni européen.
Deux cas
Premier cas : l'appareil est exploité en France, notamment par un exploitant personne physique résidant en France (et titulaire d'un titre de séjour) ou par une personne morale ayant son siège en France,
Deuxième cas : l'appareil est exporté de France, il est destiné à l'exportation, il est en attente de la délivrance d'un certificat de navigabilité dans le pays de l'exploitant.
Les autorités françaises doivent avoir la capacité d'assurer la surveillance de la navigabilité de l'appareil.
Si l'exploitant n'est pas propriétaire, il faudra procéder à son inscription au registre du contrat de location.

iii. L'aéronef à inscrire doit être porteur d'un certificat de navigabilité, art. D. 121-3

Une solution particulière existe pour l'aéronef en construction, il peut être immatriculé pour que puisse être prise sur lui une hypothèque conventionnelle. L'appareil est déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction, art. L. 122-5 al. 3. On exige une déclaration portant la signature du propriétaire et celle du constructeur. D. 121-16.L'exigence du document de navigabilité n'existe pas en ce cas. La solution est de bon sens. Les formalités seront complétées après l'achèvement de l'aéronef, art. D. 121-16 in fine. En attendant, le déclarant détient le récépissé de la déclaration, qui tient lieu de certificat d'immatriculation.

Si le demandeur est transporteur, il doit posséder la licence d'exploitation.

L'inscription au registre détermine l'identité de l'aéronef. Le fonctionnaire préposé à la tenue du registre délivre le certificat d'immatriculation, art. D. 121-10.
Il perçoit des droits pour les formalités qu'il accomplit, art. D. 121-36

Les ULM : la carte d'identification. A. 23 septembre 1998, modifié par A. 15 mars 2011

Les sanctions d'une immatriculation obtenue dans des conditions irrégulières
Les sanctions personnelles
La responsabilité du fonctionnaire ou de l'État, la responsabilité du déclarant ne remplissant pas les conditions légales et obtenant l'immatriculation dans des conditions non réglementaires.
Il pourrait y avoir faux réprimé par le code pénal
L'annulation de l'immatriculation obtenue irrégulièrement :
Ou l'administration opère elle-même les rectifications ou la radiation [L'article D. 121-30 prévoit une radiation d'office lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions légales],
Ou bien on estime, étant donné que l'immatriculation vaut titre de propriété, que la sanction relève d'une décision de justice. Débat quant à l'ordre juridictionnel compétent, judiciaire (la propriété d'un meuble est en cause) ou administratif (c'est l'administration qui est compétente pour accorder l'immatriculation de l'aéronef et qui apprécie la réunion des conditions légales). Le texte remonte à la loi du 31 mai 1924, Ripert envisageait une annulation par jugement d'une immatriculation obtenue par des moyens frauduleux.

Si les caractéristiques de l'appareil viennent à être modifiées, il faudra faire une déclaration au bureau d'immatriculation dans le délai de 6 mois, un nouveau certificat d'immatriculation sera délivré, art. D. 121-17

La suspension de l'immatriculation, art. D. 121-31 bis

La radiation de l'immatriculation
À la demande du propriétaire, art. D.121-29
D'office, art. D.121-30 : le propriétaire ne remplit plus les conditions, le cessionnaire ne remplit pas les conditions, l'aéronef est hors d'état de navigabilité, disparition de l'appareil.

b. Les effets de l'immatriculation

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé, art. L. 6111-1

L'aéronef inscrit doit porter les marques qui lui sont attribuées, il y a la marque de nationalité, F. Suit, après un tiret, la marque d'immatriculation comprenant un groupe de 4 lettres, art. D. 121-6.

Tout aéronef porte une plaque d'identité, art. D. 121-9

La nationalité : l'aéronef a la nationalité de l'État dans lequel il est immatriculé
Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés, art. 17 de la convention de Chicago.
L'aéronef immatriculé au registre français d'immatriculation a donc la nationalité française, art. L. 6111-2
Il porte le signe apparent de cette nationalité.

Il existe en droit maritime un principe selon lequel un navire qui se trouve en haute mer est en principe soumis exclusivement à la loi de son pavillon. La CJUE considère qu'il n'existe pas d'éléments suffisants pour établir que ce principe s'appliquerait par analogie aux aéronefs survolant la haute mer, arrêt Air Transport Association of AMERICA du 21 décembre 2011 attendu 106

II. Les aéronefs militaires et les aéronefs d'État

La convention de Chicago ne s'applique qu'aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

Le code des transports, sauf une exception (la responsabilité de l'exploitant à l'égard des tiers), ne s'applique, ni aux aéronefs militaires ni aux aéronefs appartenant à l'État et exclusivement attachés à un service public, cf. article L. 6100-1
La France a édicté des dispositions largement analogues concernant la navigabilité et l'immatriculation des aéronefs militaires ainsi que des aéronefs appartenant à l'État et qui sont utilisés par la douane, la sécurité publique et la sécurité civile. L'immatriculation résulte alors d'une inscription sur le registre d'immatriculation ouvert, pour les aéronefs relevant de leur autorité, par le ministre de l'intérieur, par celui de la défense ou par celui chargé des douanes.
C'est le décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 qui contient des dispositions concernant l'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés pour les services de la douane, de la sécurité publique et de la sécurité civile.
Plusieurs arrêtés datés du 3 mai 2013 concernent les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État.

Pierre PASCALLON, Demain, les drones de combat ? Le harmattan

La marine française s'équipe en drones, le SDAM est le système de drone aérien pour la marine. Le drone fait de la détection visuelle, infra- rouge acoustique et radar. Avantage, il ne coûte pas trop cher. Il est utilisé pour la lutte contre les trafics illicites, la pêche illicite, la pollution des mers.

§ II. Documents de bord

L'art. 29 de la convention de Chicago détermine les documents qu'il faut détenir à bord d'un aéronef qui se livre à la navigation aérienne internationale.

CAT.GEN.MPA.180. Certains documents doivent en principe dans le transport commercial se trouver à bord lors de chaque vol : le manuel de vol, le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité, le certificat acoustique, le certificat de transporteur aérien, les spécifications techniques applicables au type d'aéronef délivrées avec le CTA, la licence radio de l'aéronef, le certificat d'assurance de responsabilité civile, le carnet de route de l'aéronef, le compte rendu matériel de l'aéronef, les données détaillées du plan de vol circulation aérienne, les cartes pour la route suivie par le vol, les informations concernant les signaux en cas d'interception, certains éléments du manuel d'exploitation, la documentation pour la préparation du vol, les informations météorologiques, le manifeste des marchandises, la documentation de masse et centrage, le plan de vol exploitation.
Il y a des informations conservées au sol.

Section II. Les contrats sur aéronef

On peut opposer les contrats d'acquisition : pour devenir propriétaire de l'aéronef : le contrat d'achat-vente.
Aux contrats de jouissance : pour avoir seulement l'usage de l'aéronef, sans en être propriétaire : le contrat de location ou d'affrètement, le contrat de prêt-emprunt
Modèles intermédiaires : la location-vente, le crédit-bail.

La fonction des salons aéronautiques, où les fabricants présentent leurs produits, civils ou militaires : salon du Bourget, salon de Farnborough …

Des intermédiaires se présentent pour faciliter la conclusion des contrats relatifs à l'aviation, par ex. Com. 20 novembre 2012, n° 11-26339, intermédiaire opérant en France, à Malte, aux Bermudes et n'effectuant aucune déclaration fiscale en France pour échapper probablement à l'impôt

Sous - Section I. Droits réels sur aéronef

La propriété de l'aéronef

Le droit civil

La propriété d'un aéronef est régie par la loi de l'État sur le registre duquel il est immatriculé

La propriété initiale : le premier propriétaire est soit le constructeur soit le premier acquéreur

La propriété d'un seul
Qui peut être une personne physique ou une personne morale, comme une société ou une association.
Il ne semble pas que la matière aérienne connaisse la pratique du droit maritime de la société n'ayant qu'un seul navire comme actif. Voir l'article de Ph. Delebecque sur les « single ship companies » publié aux Mélanges Paul LE CANNU p.119, 2014, LGDJ LEXTENSO.

La propriété à plusieurs : l'aéronef peut se trouver en indivision, la pratique a imaginé la propriété fractionnée : chaque personne copropriétaire de l'aéronef détient une fraction de la propriété d'ensemble : sa part est d' 1/4, d'1/5, d'un dixième.
(L'art. L. 175-3 du code des assurances évoque l'aliénation de la majorité des parts d'un aéronef en copropriété et confirme ainsi s'il en était besoin la possibilité que la propriété d'un aéronef soit divisée en parts. L'inscription d'un aéronef sur le registre d'immatriculation comprend le nom du ou *des* propriétaires, art. D. 121-5)
Il ne semble pas qu'on puisse transposer en matière aérienne la solution acquise en droit maritime où la Cour de cassation admet que la copropriété instituée pour l'exploitation des navires par le chapitre IV de la loi du 3 janvier 1967 dispose de la personnalité morale lui donnant la capacité d'ester en justice, Com.15 avril 2008, Bull. 2008, IV, n° 89. L'argument est le suivant : le code des transports, dans ses articles L. 5114-30 à 50, donne une organisation à la copropriété des navires, organisation qui emprunte ses traits à la société, alors qu'une telle organisation n'existe pas en ce qui concerne les aéronefs. Cf. l'étude de M. Delebecque précitée.
Ces appareils dits en multipropriété sont gérés par des sociétés comme CitationAir, Flexjet, Flight Options, Netjets.

La protection de la propriété par le droit pénal

(On notera qu'à titre préventif le législateur français, loi du 1° juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, autorise, sous certaines conditions, la présence à bord des navires battant pavillon français d'entreprises privées de protection des navires dans le but de protéger ces navires contre les menaces extérieures ; les agents de ces entreprises peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini par le code pénal ; ils sont armés ; ils sont placés sous l'autorité du capitaine du navire protégé)
(Un tel dispositif ne semble pas exister en matière aérienne en ce qui concerne la France)
(On prétend cependant qu'un personnel armé veille à la sécurité du transport aérien en ce qui concerne les aéronefs battant pavillon israélien)

L'incrimination de destruction intentionnelle d'aéronef
La destruction ou le dommage causé à un aéronef dans l'emprise d'un aérodrome, art. L. 6372-4 3°
La convention de New York du 12 janvier 1998 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif
Conférence de Pékin / Beijing : adoption d'un protocole additionnel à la convention de 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, 10 septembre 2010
L'attentat de Lockerbie contre un Boeing de la Pan Am se rendant de Francfort, via Londres, à New York, 21 décembre 1988
L'attentat du désert de Ténéré contre un avion français d'UTA se rendant de Brazzaville à Paris via N'Djamena, 19 septembre 1989

L'action pénale
CIJ, Rec. 1998.64 et 99, Questions d'interprétation et d'application de la convention de Montréal de 1971 résultant de l'incident aérien de Lockerbie, Libye c. Royaume Uni
L'immunité accordée au chef d'État libyen : Cour de cassation, chambre criminelle, 13 mars 2001
[voir étranger au droit aérien mais concernant l'immunité de juridiction des états étrangers et de leurs représentants, Crim. 19 mars 2013, Clunet n° 4, octobre 2013, com. 19 par Estelle Fohrer-Dedeurwaerder ; voir également l'arrêt de la Cour internationale de justice du 14 février 2012 dans une affaire opposant la Belgique au Congo, en émettant

un mandat d'arrêt contre le ministre congolais des affaires étrangères la Belgique avait méconnu l'immunité de juridiction pénale et l'inviolabilité dont il jouissait en droit international]
La cour pénale internationale
L'action en indemnisation des victimes
Le recours des compagnies d'assurances ayant assuré l'avion, le matériel cinématographique à bord et la responsabilité civile du transporteur : l'immunité de juridiction accordée à l'État libyen, Paris 16 janvier 2009, Journal du droit international Clunet juillet 2009 ; rejet du pourvoi, I° Civ. 9 mars 2011 n° 09-14743, Journal du droit international Clunet, octobre 2011, 19, commentaire par Philippe Delebecque et Sandra Adeline : la nature criminelle d'un acte de terrorisme ne permet pas à elle seule d'écarter une prérogative de souveraineté, la Libye peut opposer une immunité de juridiction ; le droit français interdit aux tribunaux français la connaissance du litige.

§ I. Les contrats transférant la propriété d'un aéronef

LA VENTE - ACHAT D'AERONEF

La vente opère la mutation de propriété. C'est un contrat translatif de propriété, comme la donation, l'échange ou l'apport en société. Il peut s'agir de la vente initiale, il peut s'agir d'une revente d'un aéronef d'occasion déjà immatriculé.

On achète un aéronef pour l'utiliser pour son usage privé, pour l'affecter au transport de passagers ou de marchandises pour le donner en location, pour l'affréter …

Cf. chambre criminelle, 15 janvier 2014, B., n° 13-84778, un achat d'aéronef dans des conditions troubles pour transporter des stupéfiants du Maroc en France.

A. Le droit international

Le conflit de lois
La détermination de la loi applicable à la vente internationale d'aéronef
C'est le point de départ habituel d'une négociation commerciale, en particulier entre le constructeur et l'acquéreur, société financière ou compagnie aérienne, pour fixer la loi nationale applicable au contrat.
Il faut se référer, en France et dans toute l'UE, au règlement Rome I n° 593/2008 du 17 juin 2008 : la loi choisie par les parties
Si l'aéronef n'est pas neuf et a déjà fait l'objet d'une immatriculation dans un pays donné, il y a quasi impossibilité d'éluder la loi du pays d'immatriculation de l'aéronef au titre de l'article I° § 3 et de l'application des lois de police, art. 9, au moins en ce qui concerne l'opposabilité du transfert de propriété et les formalités d'immatriculation et de radiation
Le respect de la législation relative au matériel de guerre : plusieurs arrêtés en date du 6 janvier 2012
La conférence de La Haye, après plusieurs années d'études, a publié en 2015 des principes quant au choix de la loi applicable aux contrats commerciaux internationaux. La loi d'autonomie est adoptée comme solution de principe, réserve étant faite de l'application des lois de police. L'innovation est donc mince, d'autant que nous ne sommes pas en présence d'un avant-projet de convention internationale à caractère contraignant.

B. Les solutions du droit français interne

La vente va connaître deux phases : une première phase privée, intime, bilatérale, entre vendeur et acheteur.
Suivra une seconde phase pour officialiser la vente auprès de l'autorité publique et rendre la vente et le transfert de propriété opposables aux tiers.

1°) Premier temps. La relation vendeur-acheteur

a) La formation du contrat de vente

La conclusion du contrat de vente peut être précédée de démarches préalables qui peuvent durer des semaines ou des mois : des pourparlers, les discussions sur le prix, la recherche d'un financement, la visite de l'appareil, les essais de l'avion

Le fond. Le respect des règles du droit commun de la vente : c'est l'accord mutuel des parties sur la chose vendue et sur le prix qui fait la vente.
Inter partes, la vente est parfaite, et le transfert de propriété s'opère, sauf clause contraire, dès l'échange des consentements, à moins qu'il s'agisse d'une vente de chose future.

La forme. La rédaction d'un écrit : la cession de propriété est constatée par écrit, décide l'art. L 6121-2.

L'arrêt de la cour de Grenoble du 15 octobre 2008, RG 07/1909, est relatif à des pourparlers de vente d'un appareil aérien qui ont tourné courts, le propriétaire ayant vendu l'aéronef à un tiers. Le débat était de savoir si une vente était réellement intervenue ou non entre les deux adversaires. L'arrêt ne fait pas de l'écrit exigé par le code de l'aviation civile une formalité exigée ad validitatem. Il ne résulte pas, dit-il, que l'établissement d'un contrat écrit de vente soit une condition de l'existence même de la vente, la vente est soumise entre les parties au principe du consensualisme. L'arrêt ne fait pas de la vente d'aéronef un contrat solennel.
Voir la thèse de Marie-Antoinette GUERRIERO, L'acte juridique solennel, tome 137, 1975, LGDJ, page 194.
L'écrit est donc envisagé comme un instrument de preuve de l'échange des consentements, l'écrit est également indispensable pour accomplir ultérieurement auprès de l'administration les formalités d'immatriculation.

b) L'exécution du contrat

i. Les obligations du vendeur

L'obligation de délivrance et de livraison

Comme acte juridique bilatéral, la vente d'aéronef est soumise, si le droit français est applicable, aux principes généraux du droit civil. Si l'objet n'est pas livré dans les conditions fixées au contrat, le vendeur s'expose à ce que la vente fasse l'objet d'une résolution à l'initiative de l'acheteur.

Com. 18 mars 2014, n° 12-35011 : le contentieux concerne un avion d'occasion de type KING AIR 200 fabriqué par BEECHCRAFT et qui avait été immatriculé en 2006.
L'avion avait été vendu par Natexis à Arthel (devenu Aelis)
Arthel a ensuite revendu l'avion à la société groupe FIT
Une lettre d'intention émise le 28 mai 2008
La vente a été conclue le 16 septembre 2008.
L'avion est vendu as is where is, c'est-à-dire sans garantie d'aucune sorte
Le prix est de 2 100 000 euros.
L'acheteur a payé un acompte de 420 000 euros à la commande
L'appareil était un avion utilisé pour des voyages d'affaires, il était convenu que l'avion serait transformé dans sa structure par le vendeur pour servir à la photogrammétrie aérienne (réalisation de photographes aériennes aux fins de cartographie)
La livraison devait avoir lieu au Bourget le 15 octobre 2008
La livraison devait être acceptée dès la signature du certificat d'acceptation de livraison, à l'issue des opérations de contrôle au besoin après inspection et essai
Le vendeur à la suite de retards multiples n'est pas en mesure d'assurer la livraison dans les délais convenus
L'acheteur, le 12 janvier 2009, a notifié au vendeur la résolution unilatérale du contrat
La Cour de cassation approuve la cour de Rennes d'avoir, eu égard à la gravité du manquement du vendeur, justifié la résolution unilatérale de la vente par l'acheteur

ii. Les obligations de l'acheteur

Le paiement du prix

Il peut arriver dans certaines hypothèses, en matière de groupes de sociétés et de procédures d'insolvabilité, que des confusions s'opèrent et que le SOLVENS ne soit pas la société présente au contrat.

Com. 6 janvier 2015, n° 13-21931 : des sociétés du groupe KLM ont vendu 15 avions et 2 moteurs de rechange au représentant de X et associé d'Eagle aviation, le contrat prévoyait un acompte non remboursable de 3 millions de dollars, l'acompte a été payé par un virement émanant d'Eagle aviation Europe, la vente a échoué, Eagle aviation Europe (qui a changé de nom devenant Noor Airways) est mise en RJ puis LJ, le liquidateur de la société auteur du virement demande en référé le remboursement de l'acompte versé, il s'agirait d'un paiement indu, Noor Airways n'ayant jamais été partie au contrat de vente des avions. Il semble cependant qu'elle devait en être utilisatrice. Le contrat comportait une clause de compétence au profit d'une juridiction arbitrale sise à Amsterdam. Le juge des référés ordonne aux sociétés KLM de rembourser la somme reçue. La cour de Rennes infirme, le liquidateur est débouté, le caractère indu du paiement se heurte à une contestation sérieuse. La cassation intervient au visa de l'art. 873 al. 1° CPC, le juge peut, même en présence d'une contestation sérieuse, prescrire en référé les mesures de remise en état qui s'imposent pour faire cesser un trouble manifestement illicite.

2°) Second temps : la phase publique

L'investiture, par la puissance publique, de l'acheteur en qualité de propriétaire.

La vente d'aéronef n'est pas une opération purement privée, elle importe aux intérêts de l'État et les tiers doivent pouvoir savoir qui détient sur l'aéronef la propriété. L'opération de vente est ainsi soumise à publicité.
Certaines formalités s'imposent pour qu'au registre d'immatriculation soit mentionné le nom de l'acquéreur et que celui-ci se voit délivrer par l'autorité publique un nouveau certificat d'immatriculation à son nom.

Si l'aéronef avait déjà été immatriculé précédemment, l'ancien propriétaire renvoie le certificat d'immatriculation au bureau d'immatriculation.

Les démarches du nouveau propriétaire. Il fait une requête.
L'inscription des actes translatifs de propriété est effectuée après le dépôt, au bureau d'immatriculation, d'une requête en 2 exemplaires présentée par le nouveau propriétaire, art. D. 121-19

Art. D. 121-20 : Le nouveau propriétaire effectue, dans un délai maximum de 3 mois à dater de la vente de l'aéronef, le dépôt de la requête prévue à l'art. D. 121-19

Les effets puissants de la publication
La publication de la cession au registre d'immatriculation est indispensable pour assurer l'opposabilité du transfert de propriété aux tiers : la cession de propriété ne produit effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre français d'immatriculation, art. L. 6121-2.
Tant que la nouvelle inscription n'a pas été prise, le cédant est encore considéré aux yeux des tiers comme le véritable propriétaire, l'aéronef demeure le gage des créanciers du cédant. Le vendeur est, aux yeux des tiers, considéré comme le véritable propriétaire, tant que les formalités d'inscription ne sont pas accomplies.

L'inscription au registre français d'immatriculation vaut titre de propriété, art. L. 6121-1
La formalité de l'immatriculation avec l'indication du nom du propriétaire de l'aéronef produit ainsi des effets catégoriques : l'inscription (en qualité de nouveau propriétaire) au registre d'immatriculation vaut titre (de propriété).
Le titulaire du certificat d'immatriculation est le propriétaire du meuble immatriculé.
Le certificat d'immatriculation vaut titre.
En matière d'aéronef, la maxime « en fait de meuble possession vaut titre » reproduite à l'article 2276 du code civil n'a pas cours. Le législateur français s'est en matière aérienne inspiré du système Torrens. Le doyen Ripert parlait d'une inscription ayant une valeur probante absolue, erga omnes.
La solution a été en particulier adoptée pour assurer la sécurité du crédit hypothécaire. On va voir dans le développement suivant qu'un aéronef peut être grevé d'une hypothèque conventionnelle, attribuant à son titulaire un droit réel accessoire sur l'appareil, conférant le droit de suite et le droit de préférence sur les autres créanciers. Il faut faire en sorte que le créancier qui s'est fait accorder une hypothèque sur un aéronef par celui dont le nom figure au

registre comme le propriétaire de l'appareil aérien ne puisse pas voir son droit affecté et anéanti par la découverte ultérieure que celui passait pour propriétaire ne l'était pas en réalité. On sacrifie éventuellement le Verus Dominus au profit de celui dont le nom figure au registre d'immatriculation.

Le droit international confirme les solutions adoptées en France à l'échelon national. La France, à l'instar de plusieurs États, est signataire de la convention de Genève du 19 juin 1948 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs.
Les États contractants se sont en particulier engagés à reconnaître le droit de propriété sur aéronef, art. 1° § 1 a). Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre. En principe, les effets à l'égard des tiers de l'inscription de l'un des droits énumérés au § 1° sont déterminés conformément à la loi de l'État contractant où ce droit est inscrit. L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

Il existe cependant un tempérament à l'absolutisme des effets de l'immatriculation : c'est l'incidence de la fraude, qui fait exception à toutes les règles. Le professeur Emmanuel du Ponta vice, dans son traité de droit aérien, se prononçait en ce sens, n° 553. La fraude peut être une fraude à la loi ou une fraude aux droits des tiers. La fraude consiste en une mise en scène, c'est un stratagème, une machination malicieuse grâce à laquelle un sujet de droit entend échapper à une règle obligatoire. Si la fraude est établie, le système juridique opère une résistance envers cette machination et raisonne comme si l'acte frauduleux n'avait pas été accompli. L'acte déclaré frauduleux est ignoré.

Il est possible qu'on soit en présence d'une vente avec réserve de propriété, le vendeur conserve la propriété de l'aéronef vendu tant qu'il n'est pas intégralement payé. On a connu la figure suivante : le constructeur vend l'aéronef à une société bancaire ou financière, qui à son tour revend l'appareil avec clause de réserve de propriété à un transporteur aérien. Les montages tiennent compte des incidences fiscales. Dans une telle hypothèse, on ne procède, semble-t-il pas, sur le registre au changement de nom de propriétaire, le vendeur souhaite le demeurer tant qu'il n'est pas intégralement payé du prix de vente. On fait, paraît-il, figurer parfois l'acquéreur, propriétaire sous condition du paiement du prix, comme locataire de l'aéronef, ce qu'il n'est pas, même si le plus souvent il est entré en possession du bien.

Le règlement 2015/848 du 20 mai 2015 sur les procédures collectives -applicable en principe à compter du 26 juin 2017 - consacre un article 17 concernant entre autres choses l'hypothèse d'un débiteur, alors que la procédure d'insolvabilité a été ouverte, accomplit à titre onéreux un acte de disposition portant sur un aéronef soumis à inscription. La validité de cet acte de disposition est régie par la loi de l'État sous l'autorité duquel le registre est tenu.

[La vente n'est pas la seule opération translative de propriété, il faut compter avec d'autres opérations entre vifs, ou à cause de mort, il y a les donations, les apports en société, il y a les transmissions de propriété à titre universel, à cause de mort ou dans le cadre d'une fusion. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété sont inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire, article L. 6121-2, alinéa 2. Article D. 121-19]

La COFACE pour le compte de l'État apporte une garantie pure et inconditionnelle aux exportations d'avions gros porteurs et depuis 2012 aux exportations d'avions civils de masse au décollage supérieur à 10 tonnes et aux hélicoptères de masse au décollage supérieure à une tonne. Sont ainsi visés les avions régionaux, le avions d'affaires à moteur à réaction et les hélicoptères standards. Cette garantie couvre à 100 % le défaut du débiteur. Voir l'art. 84 de la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012 et le décret d'application du 24 mai 2013.

Le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, annexe I, M.A. 904, envisage la situation des aéronefs importés dans l'Union européenne. L'aéronef est neuf ou non. Il va être immatriculé sur le registre d'un État membre. Le postulant doit obtenir un certificat de navigabilité, valable pendant un an.

La fiscalité. L'exemption de TVA.
La 6° directive de 1977, art. 15, prévoit l'exonération de TVA sur les livraisons, réparations, entretien, affrètements et locations d'aéronefs, utilisés par des compagnies de navigation aérienne pratiquant essentiellement un trafic international rémunéré. L'exonération joue incontestablement en cas de vente directe à la compagnie aérienne. Quid quand un non transporteur s'insère dans la chaîne contractuelle ?

Un arrêt du 19 juillet 2012 de la CJUE, affaire A Oy, C-33/11, a statué sur une interprétation de cette directive ainsi que sur celle du droit finlandais qui la transpose.
Le fabricant de deux avions à réaction était français, l'acquéreur finlandais, les avions étaient mis en location auprès d'un utilisateur, qui effectuait des vols charter. En clair, l'utilisateur n'était pas l'acquéreur immédiat.
L'administration fiscale finlandaise avait pratiqué un redressement à la charge de l'acheteur qui n'était pas l'exploitant de transport aérien.
L'exonération de TVA jouait-elle ? La réponse est positive.
L'exonération s'applique aux vols internationaux affrétés pour répondre à la demande d'entreprises ou de particuliers
L'exonération s'applique à la livraison d'un aéronef à un opérateur (qui n'est pas une compagnie de navigation aérienne) qui acquiert l'aéronef pour qu'il soit utilisé exclusivement par une compagnie faisant du trafic international rémunéré

§ II. Le crédit tiré de l'aéronef

Un aéronef est souvent un bien d'une très grande valeur et donc d'un coût très important à l'achat. L'acquéreur ou le propriétaire qui fait appel au crédit auprès des établissements financiers peut concéder une garantie à son créancier. L'opération de crédit peut se limiter à la France. Les considérations internationales sont fréquentes : une sûreté consentie en France est-elle reconnue à l'étranger ?

SOUS-PARAGRAPHE I. DROIT INTERNE

A. Le crédit-bail : le dispensateur de crédit détient la propriété de l'aéronef qu'il a acheté et payé, le locataire utilisateur ayant la possibilité d'acquérir l'aéronef loué, article L. 313-7 du code monétaire et financier

C. Sûretés avec dépossession du débiteur : le gage avec dépossession

C. Sûretés sans dépossession du constituant

Exclusion du nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement par l'art. L. 525-18 du code de commerce

Le gage sans dépossession : peut-on concevoir la possibilité d'un gage sans dépossession concernant un aéronef ? Il ne semble pas, à raison de l'existence en législation de l'hypothèque sur aéronef. Les deux sûretés feraient double emploi. On ne cite pas l'aéronef dans la nomenclature. Le gage sans dépossession pourrait cependant être plus avantageux pour le créancier. Les anglais et les américains connaissent le mort gage.

L'**hypothèque** mobilière sur aéronef : il s'agit ordinairement d'une hypothèque conventionnelle, exceptionnellement une hypothèque légale en cas de vente à crédit et au profit du vendeur non intégralement payé.
La protection pénale, art. L. 6142-7

Les **privilèges** sur aéronef : les privilèges du droit aérien & les privilèges du droit commun terrestre

L'assiette des sûretés

Le classement entre créanciers en cas d'insuffisance du gage. On distingue selon que le débiteur récalcitrant est encore in bonis ou s'il est déjà soumis à une procédure d'insolvabilité.

Le débiteur in bonis, qui n'est pas soumis à une procédure collective d'insolvabilité
On peut estimer le débiteur encore solvable.
L'aéronef a été vendu sur saisie. Comment s'opère le classement des créanciers qui se présentent pour exiger le paiement de leurs créances ?
Les créanciers privilégiés du droit aérien : les frais de justice, les frais du conservateur
Les privilèges de droit commun nés avant l'inscription hypothécaire

Les créanciers hypothécaires du droit aérien
Les créanciers privilégiés du droit commun dont la créance est née après l'inscription hypothécaire : les privilèges fiscaux …

L'incidence de la procédure collective affectant le débiteur.
La situation de salariés titulaires du super privilège et des créanciers privilégiés des articles L.622-17 II et L. 641-13 du code de commerce qui financent la période d'observation ou le sauvetage de l'entreprise. Distinction entre les créanciers titulaires de créances nées après le jugement d'ouverture pour les besoins de la procédure ou de la période d'observation et les créanciers titulaires de créances nées après le jugement qui ouvre ou prononce la liquidation judiciaire pour les besoins du déroulement de la procédure ou du maintien provisoire de l'activité.
Le sacrifice du créancier hypothécaire d'aéronef.

Extinction des sûretés sur aéronefs
La purge

SOUS-PARAGRAPHE II. DROIT INTERNATIONAL

Le droit conventionnel

La convention de Genève du 19 juin 1948 est relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs. Ratifiée par la France.
Une entreprise de maintenance non payée de ses prestations peut-elle exercer un droit de rétention sur un appareil étranger ? Com. 6 juillet 2010

La convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques adoptés le 16 novembre 2001 : il y a donc deux textes conventionnels, une convention d'objet général, un protocole portant des solutions spécifiques à la matière aérienne.
La Communauté européenne a apporté son adhésion qui vaut uniquement pour les matières relevant de sa compétence normative (compétence juridictionnelle, procédures d'insolvabilité, conflit de lois en matière contractuelle).
Les États conservent leur compétence en matière de droit matériel.
La France n'a pas ratifié la convention.
Celle-ci est entrée en vigueur entre plusieurs États le 1° mars 2006.
54 États, dont les États-Unis, sont parties à cette convention.
Cette convention et ce protocole créent une garantie internationale, une sûreté conventionnelle sans dépossession au profit d'un créancier, sûreté qui en théorie prime toute garantie non inscrite.
Chaque État peut cependant, art. 39, faire une déclaration aux termes de laquelle certaines garanties primeront la garantie internationale inscrite ou prévoyant que l'autorité publique pourra retenir le bien aéronautique pour assurer le paiement de certaines redevances.
En cas d'inexécution par le débiteur de ses obligations, le titulaire de la sûreté est habilité à prendre possession de l'aéronef grevé.

§ III. Les voies d'exécution et les saisies d'aéronef

Nous avons en France un code des procédures civiles d'exécution qui remonte pour la partie législative à une ordonnance du 19 décembre 2011, le livre 1° contient des dispositions générales, il y a un livre II relatif aux procédures d'exécution mobilière, le titre IV de ce livre II présente un article L. 241-1 qui indique que c'est le code des transports en ce qui concerne la saisie des aéronefs qui énonce les dispositions particulières relatives aux procédures d'exécution mobilière les concernant.
Un décret du 30 mai 2012 a publié la partie réglementaire, l'art. R. 241-1 du code des procédures civiles d'exécution renvoie aux dispositions particulières énoncées par le code de l'aviation civile pour la saisie des aéronefs.
Le droit aérien conserve en ce domaine son autonomie.
On considère communément que le droit commun des saisies retrouve son empire à défaut de règles spécifiques

contenues dans le code de l'aviation civile.

Anne Leborgne, Voies d'exécution, Dalloz, n° 2986 et suivants pour la saisie conservatoire des aéronefs et n° 1884 et suivants pour la saisie et la vente forcée des aéronefs
J.B. Racine, Répertoire procédure civile, Saisie des bateaux, navires et aéronefs, Dalloz

I. La SAISIE CONSERVATOIRE D'AERONEF

A. La saisie conservatoire de droit commun

C'est un moyen de pression exercé par le créancier à l'encontre de son débiteur, propriétaire d'un aéronef. Effet de surprise. Le créancier, titulaire ou non d'un titre exécutoire, a perdu patience. Il déclenche le feu sacré, alors qu'il sait que son débiteur fait atterrir un appareil sur un aérodrome français. On ne saisit pas un appareil en vol. Il doit se trouver au sol ! L'objectif est que le débiteur paie volens nolens sa dette pour retrouver l'usage de l'aéronef.
La pratique a régulièrement recours à cette mesure, qui suscite un certain contentieux devant le juge du 1° degré, plus rarement porté devant les cours d'appel et encore moins devant la Cour de cassation. Si le débiteur saisi a obtenu main levée, l'aéronef a retrouvé sa liberté, il ne sert à rien de continuer le combat judiciaire.

Le domaine

L'aéronef à saisir est immatriculé en France ou sur un registre étranger.
Cet aéronef vient d'atterrir en France, il est sur la piste ou entreposé dans un hangar.
L'appareil aérien à saisir appartient au débiteur.
Si la dette incombe au locataire ou à l'affréteur, l'appareil échappe à la saisie.
Ainsi, si le locataire n'a pas payé le carburant, le fournisseur ne peut saisir l'engin et il lui est quasiment impossible de saisir le carburant se trouvant dans les réservoirs. Le carburant fait corps avec l'aéronef qui n'appartient pas à son débiteur.

La saisie conservatoire d'aéronef a un domaine limité.
Nombre d'aéronefs sont insusceptibles de faire l'objet d'une saisie conservatoire.

Il est en principe interdit à un créancier de procéder à la saisie conservatoire d'un aéronef affecté à un service d'État (les appareils appartenant à l'État français ou un État étranger sont déjà insaisissables, ceux-ci bénéficiant d'une immunité d'exécution).

Il est également interdit de saisir conservatoire ment un aéronef affecté à des transports publics.
Règle très favorable aux transporteurs aériens, un privilège qui leur est accordé.
La raison ou le prétexte : ne pas causer une gêne aux passagers, éviter qu'ils soient obligés de descendre à terre parce qu'un créancier procède à ce moment-là à la saisie de l'appareil aérien qui serait ainsi interdit de décollage.
(On trouve des dispositions similaires dans la convention de Rome du 29 mai 1933 que la France n'a pas signée)

(On peut donc recourir à la mesure à l'encontre de l'aéronef appartenant à un simple particulier)

Il y a une double exception :

. Le créancier du propriétaire de l'aéronef, qui est titulaire d'une créance de somme d'argent due au titre de l'acquisition de l'aéronef (ainsi un établissement de crédit qui a prêté de l'argent pour financer l'achat de l'aéronef) peut pratiquer une saisie conservatoire ;

. Le créancier qui a une créance contre le propriétaire de l'aéronef au titre d'un contrat de formation ou de maintenance en lien avec l'exploitation de l'aéronef à saisir peut pratiquer une saisie conservatoire.
Article L. 6123-1 du code des transports

Le créancier du locataire ou de l'affréteur de l'aéronef ne peut pas saisir l'aéronef car celui-ci n'appartient pas à son débiteur, mais au loueur ou au fréteur.

Le créancier saisissant doit obtenir l'autorisation du juge de l'exécution, (du juge d'instance si l'appareil est étranger ou si le propriétaire n'est pas domicilié en France)
L'aéronef saisi à titre conservatoire est un bien indisponible et ne peut être déplacé.

Le plus souvent, le propriétaire de l'appareil pris au piège plaide la nullité de la mesure et demande la rétractation de l'ordonnance ayant autorisé la saisie ou bien il paie sa dette et peut décoller. Le moyen de pression a fait son œuvre. Sinon, le créancier devra faire convertit la mesure en saisie vente.

B. La saisie conservatoire spéciale prévue par l'article L. 6123-2 du code des transports pour assurer le recouvrement des redevances et des amendes

On est ici en présence d'une procédure dérogatoire au droit commun destinée à permettre à des organismes publics ou para publics de recouvrer leurs droits et leurs créances.
Le redevable a reçu mise en demeure de régulariser sa situation et cette mise en demeure est restée infructueuse.
Les autorités peuvent requérir, auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure, la saisie conservatoire de l'aéronef *exploité* par le redevable ou d'un aéronef *appartenant* au redevable.

Quelles sont les autorités qui peuvent requérir la saisie conservatoire de l'un des aéronefs exploités par le redevable ou appartenant au redevable ?

. Le ministre des transports en cas de non- paiement de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, ou en cas de non- restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération. Cf. l'art. 18 § 3 du règlement n° 391/2013 qui prévoit conformément à la législation en vigueur des mesures efficaces en cas de non- paiement des redevances : la détention d'aéronefs. Il aurait été préférable pour le règlement de parler de rétention d'aéronefs. Il faut probablement mettre en cause la mauvaise traduction depuis l'anglais.

. L'exploitant de l'aérodrome en cas de non- paiement des redevances aéroportuaires

. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en cas de non- paiement des amendes administratives

. Les services de la DGAC en cas de non- paiement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, article 1609 quater vicies A, VI, 3, du code général des impôts

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome. Elle est notifiée au redevable / et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Il ne semble pas que l'effet de surprise soit forcément présent dans ce type de saisie conservatoire, l'exploitant sait depuis longtemps qu'il ne paie pas les redevances de route, les redevances aéroportuaires ou la taxe sur les nuisances sonores ou qu'il est menacé d'une amende par l'ACNUSA, et que l'Administration risque à tout moment de recourir à la saisie. Ce qui est inconnu, c'est de savoir si l'Administration est décidée à utiliser cette arme puissante et à quel moment. Les exploitants bons connaisseurs du milieu doivent être informés des pratiques administratives.
Le propriétaire de l'appareil, s'il n'est pas l'exploitant et donc non redevable, peut être tenu dans l'ignorance du passif incombant à son locataire ou à l'affréteur de son avion.

Les effets de la saisie conservatoire spéciale : l'aéronef est mis aux fers, l'ordonnance a été transmise aux autorités aux fins d'immobilisation de l'aéronef, celui-ci est immobilisé à terre, il ne peut pas recevoir l'autorisation de décoller.
Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable qui est peut-être insolvable.

Quelle est l'issue de cette procédure ?

La dette est payée par le redevable : le paiement des sommes dues entraîne la main levée de la saisie conservatoire

Le non- paiement de la redevance ou de l'amende.

Plusieurs situations peuvent se présenter.

. Le créancier requiert la conversion en saisie vente. Ce qui suppose que le redevable soit le propriétaire de l'aéronef.

. Le redevable n'est pas le propriétaire de l'aéronef, il en est seulement l'exploitant, le propriétaire de l'aéronef est étranger à la dette de son locataire, il n'est ni débiteur, ni codébiteur :
Quid en cas de location, affrètement, prêt de l'aéronef, lorsque le redevable est locataire, affréteur, emprunteur de l'aéronef, et donc le propriétaire non redevable ? La situation va-t-elle s'éterniser ? Le créancier public ne peut pas en principe recourir à la saisie vente puisque le débiteur redevable n'est pas propriétaire de l'aéronef. Le propriétaire doit-il subir la mesure ou peut-il obtenir la restitution de l'aéronef en invoquant le respect dû à la propriété ? Ou sera-t-il amené, volens nolens, à payer la dette d'autrui, i.e. l'exploitant, pour récupérer l'engin ? Quitte à bénéficier d'un recours subrogatoire à l'encontre du redevable, efficace uniquement si celui-ci est solvable.
La cour d'appel de Paris, 27 juillet 2009, analyse la saisie comme opérant un droit de rétention au profit du saisissant opposable au propriétaire de l'aéronef non exploitant et comme tel non redevable du paiement des redevances aéroportuaires incombant au locataire exploitant. L'arrêt malmène quelque peu le droit de propriété, (on pourrait penser à soulever une QPC), il considère que les dispositions françaises inspirées par l'intérêt général satisfont aux impératifs du système issu de la convention européenne des droits de l'homme. Il est vrai que le Conseil constitutionnel s'il considère que la propriété figure au nombre des droits de l'homme énonce qu'il résulte de l'article 2 de la déclaration des droits de 1789 que les limites apportées à l'exercice du droit de propriété doivent être justifiées par un motif d'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi .
La cour force les dispositions légales en conférant au saisissant un droit de rétention et même un droit réel sur l'aéronef opposable à tous. La flotte exploitée par le redevable est ainsi offerte indirectement en garantie à ses créanciers publics. Le bailleur propriétaire subit indirectement le poids des dettes publiques de son locataire. Satisfaire ainsi les prétentions du débiteur public est peut-être un peu excessif.
Reste aux propriétaires bailleurs ou fréteurs à organiser la parade : couvrir le risque d'immobilisation par une assurance, exiger à l'avance une garantie comme un gage de la part du locataire, exiger du locataire une santé financière éclatante sous peine de résiliation du bail, insérer au contrat une clause résolutoire expresse prévoyant la résiliation du contrat dès réception de la mise en demeure de payer émanant de l'autorité créancière.

(Voir Bourassin, Brémond et Jobard Bachelier, Droit de sûretés, Sirey, n° 1486, traitant du droit de rétention opposable au propriétaire non débiteur, il existe certains privilèges mobiliers qui prospèrent sur des biens n'appartenant pas au débiteur : le privilège du bailleur d'immeuble, le privilège du conservateur)

II. La saisie vente

Le recours à la saisie vente est exceptionnel, voire rarissime, la jurisprudence clairsemée, les formalités lourdes à respecter.

Le débiteur menacé de saisie peut faire l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité, il peut également se trouver encore in bonis.

Le propriétaire de l'aéronef, s'il est commerçant et dans une situation financière délicate, est soumis à une procédure collective, il est mis en liquidation judiciaire : on procédera à la vente de l'aéronef d'après les prévisions du droit des entreprises en difficulté.
Il est possible en matière internationale que l'aéronef soit localisé dans un État différent de l'État saisi de la procédure collective ou de l'État d'immatriculation.
Il peut y avoir matière à application du règlement européen en matière d'insolvabilité.

Ou bien le propriétaire s'obstine bien qu'in bonis à refuser de payer sa dette : le créancier muni d'un titre exécutoire adresse un commandement de payer, il attend 24 h ou huit jours (il y a incertitude, voir Anne Leborgne, n° 1894), puis il fait procéder à une saisie vente, il y a aliénation forcée, l'aéronef est attribué à l'adjudicataire qui est tenu de payer le prix.

Si on est en matière internationale, il convient de respecter les prévisions de la convention de Genève du 19 juin

1948, où il faut combiner le dispositif du forum arresti et les règles de l'État d'immatriculation, voir Anne Leborgne, Précis Dalloz, n° 1888 et la note.

Un auteur prétend que les dispositions interdisant la saisie conservatoire de certains aéronefs valent également pour la saisie vente. Le JEX de Toulouse s'est prononcé en ce sens, 23 février 2011, décision citée par Schweitzer et Bénézech, Le régime restrictif de la saisie d'aéronefs appartenant à un État, Revue de droit de transports juillet 2012, dossier 10. Cette opinion est contestable : la saisissabilité d'un bien est la règle de droit commun, il faudrait une règle écrite pour l'interdire. L'interdiction affecterait indirectement le droit des créanciers d'obtenir le recouvrement de leurs créances. Madame Anne Leborgne, Voies d'exécution, Dalloz, n° 1891, est dubitative, elle admet dans un premier temps l'opinion négative de Mme Douchy-Oudot pour la combattre in fine.

La collocation et le rang des créanciers

III. La saisie revendication et la saisie appréhension

Il ne s'agit pas pour le demandeur de poursuivre la vente forcée de l'aéronef pour obtenir le recouvrement de sa créance. Il s'agit pour le demandeur d'obtenir le retour en sa possession d'un aéronef dont il considère qu'il a la propriété.

Ces voies de droit peuvent être mises en œuvre au profit d'un acheteur non livré ou d'un propriétaire au terme du bail ou du contrat d'affrètement.

a. La saisie revendication

Un préliminaire pour se faire remettre un meuble. Le titre exécutoire n'est pas requis. Mesure de type conservatoire.

Article L. 222-2 du code des procédures civiles d'exécution. Toute personne apparemment fondée à requérir la délivrance ou la restitution d'un bien meuble corporel peut, en attendant sa remise, le rendre indisponible au moyen d'une saisie-revendication.

La procédure, dans un premier temps, n'est pas placé sous le signe du contradictoire. Le magistrat statue sur requête.

Si la demande est accueillie, la mesure est opposable au détenteur du meuble. Le bien est indisponible, il ne peut être vendu ou déplacé.

Tout adversaire peut demander la mainlevée de la mesure d'indisponibilité. La procédure devient alors contradictoire.

Il est possible de faire appel de la décision du JEX, il est possible de demander le sursis à exécution de la décision de main levée.

Caen, 3 juin 2014, n° de RG : 14/00033
Une contestation concernant la propriété d'un aéronef De Havilland portée devant le juge du fond.
Alain se dit propriétaire, il a recours le 8 avril 2014 à la saisie revendication de cet appareil, il saisit le JEX de Caen, il prétend avoir acquis à Jacques l'appareil le 15 juin 2011, le 9 avril le juge autorise la saisie revendication, qui est exécutée le 11 avril entre les mains de la société dans les locaux de laquelle se trouvait l'avion. Alain se présente comme acheteur et demande la délivrance de l'avion qu'il prétend avoir acquis 3 années auparavant.
Jérôme se dit le véritable propriétaire et demande la main levée de la saisie revendication, qui est ordonnée le 23 avril.
Alain demande en appel le sursis à l'exécution de la mesure de main levée du 23 avril – en attendant la décision de la cour d'appel saisie sur le fond.
Jérôme s'oppose à cette prétention, il se prétend le seul acquéreur.
Nous avons l'ordonnance du magistrat suppléant le premier président. Qui déboute Alain. Il n'y a pas sursis à la mainlevée de la saisie revendication.
L'initiative d'Alain était fragile. Il ne produisait pas d'acte de vente écrit et signé du vendeur et de l'acheteur par lequel il aurait acquis en 2011 la propriété de l'aéronef litigieux. Il produisait seulement un document revêtu de sa seule signature.

Jérôme, en revanche, produisait un acte de vente écrit, daté du 6 mars 2014, signé du vendeur Jacques et de l'acheteur Jérôme. Jérôme a fait enregistrer sa qualité de propriétaire sur le registre d'immatriculation le 7 mai 2014, Alain ne figure pas sur la liste des précédents propriétaires.

b. La saisie appréhension

> Art. L. 222-1 du code des procédures civiles d'exécution : l'huissier de justice chargé de l'exécution fait appréhender les meubles que le débiteur est tenu de livrer ou de restituer au créancier en vertu d'un titre exécutoire

V. Les saisies douanières

Sous-Section II. Les contrats conférant la jouissance d'un aéronef

[L'État détient le pouvoir de réquisition d'aéronefs français pour les besoins du pays et de la défense nationale, les services des compagnies aériennes françaises peuvent être mis e état de réquisition, les personnels nécessaires à l'exécution des missions également, décret n° 2004-1190 du 10 novembre 2004]

Comment obtenir la jouissance d'un appareil aérien sans en faire l'acquisition ?
On peut prendre un aéronef en location, on peut affréter un aéronef, on peut emprunter un aéronef.

§ I. La location d'aéronef

Nombre d'aéronefs sont en location, appartenant à des loueurs comme ILFC de Los Angeles, Air Lease Corporation de L.A., AWAS de Dublin, GECAS filiale de General Electric ou DAE de Dubaï.
Il y a des entreprises dont le métier consiste à acquérir des aéronefs, à les prendre en location ou en crédit- bail et à les sous louer à des compagnies aériennes. Cf. à titre d'exemple CAA Paris, 28 déc. 2012, n° 12PA02429.
Certains hommes d'affaires et intermédiaires du commerce jouent avec la législation et implantent le siège de leur société hors France, mais vivent en France et font immatriculer leurs aéronefs en France. Il leur est difficile de prétendre échapper à l'imposition en France , voir à titre d'exemple, CAA Versailles 7 mars 2013, n° 11VE04171, société ayant son siège au Luxembourg, il s'agit en réalité d'une adresse de domiciliation, l'objet est la location et l'exploitation d'aéronefs et de matériel, société propriétaire de deux hélicoptères immatriculés en France, gérant habitant en France, aucun personnel au Luxembourg, établissement stable en France, 7230 euros de TVA à payer au titre de l'année 2008.
Il est possible qu'une compagnie aérienne donne en location un aéronef à une autre compagnie aérienne.
(On parlerait en anglo-américain de « dry lease » pour désigner la location coque nue).

[La pratique des affaires connaît, à côté de la location d'aéronef, la location de moteur d'aéronef, Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342)

I. Principes de droit public : la location coque nue sans équipage.

Impératifs de sécurité. Tout transporteur aérien implanté dans l'Union européenne doit pour recevoir une licence d'exploitation être propriétaire d'au moins un aéronef ou prendre en location coque nue au moins un aéronef.

La location est soumise à autorisation, article 13 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

Le législateur européen distingue selon que l'aéronef est immatriculé sur le registre d'État européen ou d'un État

extérieur à l'Union européenne.

Loueur et preneur sont européens : l'autorisation est requise lorsqu'un exploitant européen est loueur et un autre exploitant européen preneur

Le loueur est européen, le preneur ne l'est pas : la location peut être le fait d'un exploitant européen qui met un avion en location auprès d'un exploitant non- européen pour qu'il fasse du transport aérien commercial ; l'avion est convenablement entretenu ; l'autorité étrangère accepte de contrôler l'entretien et l'exploitation de l'avion. Il faut l'approbation de l'autorité.

Situation inverse. Le loueur est étranger, le preneur est européen : la réglementation européenne n'est pas favorable à la formule : un exploitant européen peut prendre en location - avec l'autorisation de l'autorité - un avion immatriculé hors Europe auprès d'une entité non - européenne. Règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, annexe II, ARO.OPS.110. Le postulant locataire doit établir qu'il ne peut prendre en location un aéronef immatriculé en Europe, la prise en location coque nue ne doit pas dépasser 7 mois sur une période de 12 mois consécutifs

L'aéronef loué figure sur le CTA du preneur qui en est l'exploitant.

II. Principes de droit privé. Une opération juridique translative de jouissance

La location internationale d'aéronef.
Données de droit international privé. Le conflit de juridictions en cas de litige. Le conflit de lois : la détermination du système juridique étatique qui régit le contrat de location.

Le droit français. Article L. 6400-3 du code des transports. Le bailleur ou loueur met l'aéronef à la disposition du preneur ou locataire. Sans équipage. La publicité du contrat au registre d'immatriculation, articles D. 121-13 et -18. La durée : à durée déterminée ou à durée indéterminée : quelques heures jusqu'à la durée d'amortissement fiscal.

- Les obligations du bailleur / loueur

Les obligations dues au profit du locataire / preneur
- la remise et livraison du bien loué en bon état de réparation et non porteur de vices
- il est possible que le contrat de location mette à la charge du loueur l'obligation de fournir au locataire une attestation d'assurance efficace
- l'obligation d'entretien de l'appareil durant l'exécution du contrat : cf. les prévisions contractuelles

Les obligations vis - à vis des tiers en cas d'accident

Responsabilité à base de faute vis-à-vis des passagers et de leurs familles en cas d'accident dû à un défaut d'entretien.
Il n'est pas impossible que la victime invoque l'art. 1384 al. 1° et qu'on retienne dans certaines hypothèses la responsabilité du bailleur comme ayant conservé la garde de la structure de l'appareil donné en location

Responsabilité en cas de dommage causé aux tiers à la surface
La responsabilité incombe en principe à l'exploitant, c'est le locataire qui est l'exploitant. C'est le locataire qui est responsable.
Le propriétaire et le locataire sont cependant solidairement responsables vis à vis des tiers, article L. 141- 4 alinéa 1 CAC, article L. 6131-4 alinéa 1° du code des transports
1° Civ. 9 octobre 1979, Bull. I979. I, n° 240 : un avion est donné en location, le locataire prend un passager à bord, accident, l'avion a heurté le sol, le passager a été blessé, le passager poursuit le bailleur de l'avion, la Cour de cassation approuve la cour de Basse -Terre d'avoir écarté l'application de l'art. L.141-4 qui ne concerne que les dommages causés au sol ou à un autre aéronef. Le passager ne se trouvait pas au sol, mais à bord de l'avion. Le passager n'avait pas de relation contractuelle envers le bailleur.
Si la location est publiée, le propriétaire est uniquement tenu à raison d'une faute prouvée, alinéa 2

La question se pose également en droit américain : en quoi consiste l'éventuelle responsabilité du bailleur en cas

d'accident souffert par un passager ?
Voir Condon & Forsyth, Lessor Liability, special edition fall 2011

- Les obligations du locataire de l'aéronef

Le paiement du loyer

Saudi Arabian Airlines, ayant sa siège à Jeddah, déclare à titre chirographaire une créance de loyers de plus de 7000 euros dans la procédure ouverte contre Eagle Aviation en liquidation : Com. 5 novembre 2013, Bull.

Assurer la maintenance et l'entretien technique de l'appareil aérien : cf. les stipulations conventionnelles

Les dégradations subies par l'aéronef

Le droit commun du bail

Une responsabilité à base de faute prouvée
Le locataire est certainement responsable des dégradations résultant d'une utilisation non conforme au manuel de vol de l'appareil
Paris 13 mars 2012, Revue du droit des transports et de la mobilité, juillet 2012, comm. 44 : le locataire endommage un appareil de tourisme, il a manqué aux indications du manuel de vol qu'il avait obligation d'appliquer, il engage sa responsabilité

La présomption de responsabilité
Le locataire répond en droit commun des pertes et des dégradations survenues pendant la jouissance.
On transpose les dispositions valables pour le bail immobilier à la location mobilière, art. 1732.
Versailles, 12 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013, comm. 49 Ph. Delebecque : faute avérée de pilotage commise lors d'un atterrissage au Groenland sur la banquise, dégradations de l'appareil

Le locataire s'exonère s'il établit son absence de faute ou la cause étrangère

La convention
Le locataire peut selon les conditions contractuelles ne pas être responsable des dégradations résultant de l'utilisation normale de la chose louée

Obligation de prendre une assurance

Obligation de restituer l'aéronef en fin de bail, sinon il doit la valeur du bien

La sous-location d'aéronef, une hypothèse de sous-contrat : une relation entre le locataire qui se fait sous -bailleur et un sous-locataire

§ II. Le crédit- bail d'aéronef

Diversité de modèles dans le financement de l'achat des aéronefs

Le crédit-bail avec promesse de vente régi par le droit français interne : article L. 313-7 point 1 du code de commerce : une relation triangulaire entre le vendeur- fournisseur, l'acquéreur - crédit bailleur (un financier, un organisme de crédit, ou bien une SNC ou GIE qui emprunte pour financer l'achat, la banque prêteuse prenant éventuellement une hypothèque sur l'avion) et le crédit preneur qui est l'utilisateur de l'aéronef, qui en est le locataire pendant 5 à 15 ans par exemple, qui doit payer des loyers élevés (éventuellement payés directement à la banque prêteuse bénéficiaire d'une délégation imparfaite) et qui est bénéficiaire d'une promesse de vente sans obligation d'achat de sa part au terme du contrat

À titre d'exemple voir l'arrêt de la CJUE du 13 octobre 2011, C-9/11 : Waypoint Aviation (qui a pour objet les

opérations se rattachant à l'acquisition, à la location ou au financement d'aéronefs) acquiert dans le cadre d'un contrat de leasing financier auprès du GEIE Lizad 2 avions de marque Airbus, ces avions sont ensuite acquis par Sabena Interservices Center au moyen d'un second contrat de leasing financier, par un troisième contrat de leasing financier ces deux avions sont acquis par Artix (du groupe Sabena), ces avions sont donnés en location à Sabena, Sabena a loué ces avions pensant trois ans à Air France dans le cadre d'un contrat de collaboration …

Hervé Israël, Les aspects fiscaux du financement d'avions, Revue de droit des transports juillet 2012, dossier 13

Il est possible que le crédit preneur d'aéronef soit mis en liquidation judiciaire. Le crédit bailleur doit mettre en demeure le liquidateur pour qu'il se prononce sur la poursuite du contrat de crédit-bail. Com. 16 mars 2012, n° 09-12572 : le crédit bailleur (Bail Ouest succédant à CM-CIC bail) avait conclu deux contrats de crédit-bail portant sur un aéronef et sur deux moteurs d'avion ; le crédit preneur Champagne Airlines a été mis en liquidation judiciaire ; le crédit bailleur prétend que les contrats ont été résiliés et il obtient la restitution des biens ; le crédit bailleur déclare sa créance. Le crédit bailleur a-t- il droit aux loyers restant dus ?

La location financière : le fournisseur, vendeur ; le financier qui finance l'achat ; le locataire qui choisit le bien et qui en a l'usage.

Le contrat de crédit-bail international régi par la convention UNIDROIT d'Ottawa du 28 mai 1988
Une location financière, le financier ayant la propriété de l'appareil qu'il a acheté sur les indications du crédit - preneur
L'existence de surloyers : les loyers sont calculés pour tenir compte notamment de l'amortissement de la totalité ou d'une partie importante du coût du matériel
Une éventuelle mais non indispensable faculté d'achat offerte au locataire, art. 1° § 3, il y a là une différence notable avec le droit français.
Le crédit- bailleur est exonéré en sa qualité de crédit- bailleur à l'égard des tiers de toute responsabilité à raison du décès, des dommages aux personnes et aux biens causés par le matériel, art. 8, § 1, lettre b. Sa responsabilité peut être engagée en sa qualité de propriétaire.
À l'issue du contrat, le crédit preneur achète le bien, ou il le loue à nouveau, ou il le restitue, art. 9 § 2
En cas de défaillance grave du crédit preneur, le crédit bailleur peut résilier le contrat et reprendre le matériel, art. 13 § 2

Possibilité éventuelle d'une location : le crédit preneur sous-loue l'avion à un sous-locataire

§ III. L'affrètement d'aéronef

L'affrètement d'engins de transport est pratiqué en tout domaine, en matière terrestre, maritime et aérienne : une personne désireuse de bénéficier de l'usage d'un engin de transport (camion, navire, aéronef), durablement ou occasionnellement, s'adresse au fréteur qui met l'engin à sa disposition, avec l'équipage (conducteurs, capitaine, commandant de bord, marins, pilotes) pour le conduire et le piloter. (On parlerait en anglais de « wet lease)

[Le législateur avait légiféré en 2009 en matière de location de voitures de tourisme avec chauffeur. La difficulté est qu'il convient de distinguer cette activité de celle des taxis.
Les voitures de tourisme avec chauffeur ne pouvaient pas être louées à la place. Le client ne pouvait monter à bord que s'il avait au préalable effectué une réservation.
Ces voitures ne pouvaient stationner à l'abord des aérogares que sur réservation préalable et uniquement pour la durée d'attente du client ayant effectué la réservation.
Il fallait consulter les articles L. 231-3 du code du tourisme et L.3121-11 du code des transports.
Cette législation du 22 juillet 2009 a été déclarée conforme à la constitution française, décision du CC n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014.

Cette réglementation a été entièrement révisée par une loi du 1° octobre 2014 introduite dans le code des transports.

Autre moyen de déplacement. Certains professionnels mènent l'activité de conducteur de véhicule motorisé à 2 ou 3 roues pour le transport de personnes à titre onéreux, art. L. 3124-11 du code des transports.
Tout ceci peut être utile pour amener la clientèle – sans grand bagage et encore juvénile - de l'aérogare au centre- ville et plus largement faciliter les liaisons avec les aéroports]

L'ouvrage de référence est la thèse du professeur Jean-Pierre Tosi, L'affrètement aérien, LGDJ, 1977

L'affrètement est - avec la location (coque nue) - l'une des techniques juridiques permettant à un utilisateur d'avoir pour une durée déterminée, brève ou longue, l'usage et la jouissance d'aéronef.
Article L. 6400-2 du code des transports
L'affrètement est un contrat synallagmatique conclu entre le fréteur et l'affréteur portant sur un aéronef ainsi affrété mis à la disposition de l'affréteur par le fréteur
Le fréteur met à la disposition de l'affréteur un **aéronef avec équipage.**
Le fréteur a, sauf clause contraire, la direction de l'équipage : il a la gestion nautique. Il conduit sous l'angle technique l'expédition aérienne à laquelle participe l'aéronef frété /affrété.
L'entreprise qui frète un aéronef à titre onéreux pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef, L. 6412-6 du code des transports. C'est le fréteur qui est soumis au droit aérien économique, c'est lui qui doit détenir le CTA, la licence d'exploitation et les droits de trafic.
L'affréteur de l'aéronef se trouve avoir l'appareil à sa disposition, il en a la gestion commerciale, il en a l'usage économique. L'affréteur n'a pas en principe l'équipage de conduite sous ses ordres, mais c'est lui qui décidera quel sera l'usage qui sera fait de l'aéronef. Un usage compatible avec les données contractuelles.
Assez large liberté contractuelle

La mise à disposition peut s'inscrire dans la durée : pour quelques minutes, pour quelques heures, pour quelques jours, quelques mois, quelques années : l'affrètement au voyage ou à temps.

Quel est l'intérêt du recours à l'affrètement ? Qui est concrètement affréteur ? Qui fait appel à l'affrètement ? On va voir qu'il peut s'agir d'une personne physique ou morale qui entend utiliser les services d'un aéronef pour elle-même et ses proches ou subordonnés. Il peut s'agir d'un transporteur aérien en manque d'engin de transport, il peut s'agir d'une agence de voyages.

- un particulier ou une entité qui souhaite avoir l'usage d'un aéronef : un gouvernement pour acheminer des troupes, une entreprise pour acheminer ses dirigeants ou des membres de son personnel, un club sportif pour acheminer ses joueurs, une association humanitaire pour déplacer des médecins et des secouristes, une entreprise pour déplacer des marchandises.

Il n'y a pas alors de contrat de transport entre celui qui fournit l'aéronef et l'utilisateur mis en jouissance de l'appareil, il y a contrat d'affrètement entre le fréteur qui met l'appareil à la disposition de l'affréteur utilisateur.
Les deux qualifications sont antinomiques.

Com. 2 mars 2004, Bull. I n° 64, Revue des contrats 2005.370 note Delebecque : une association humanitaire fait des missions dans l'océan indien, elle affrète un avion de l'armée de l'air malgache pour transporter certains de ses membres, médecins, à Madagascar, catastrophe à l'atterrissage, les familles des victimes assignent l'association en réparation, l'association n'est pas contractuellement responsable. L'association faisait bénéficier ces médecins d'un déplacement aérien. Il était théoriquement envisageable de poursuite l'armée de l'air malgache.

On a recours à l'affrètement, comme nous le dit J.P. Tosi, pour planifier de façon très précise l'exécution du contrat. Le client exige une exécution stricte. Avec le contrat de transport, le client n'a que le retard pour obtenir réparation. Avec l'affrètement, il y a inexécution totale en cas d'inexécution en jour et heure.

Voir cependant l'arrêt de la I° chambre civile du 13 mars 2013, n° 09-72962 : la caisse d'épargne d'Aquitaine nord confie à Carte blanche l'organisation d'un voyage à Rome pour assister à un match, Carte blanche s'adresse à Bailly voyages, elles concluent un contrat ayant pour objet l'affrètement d'un aéronef et la fourniture des titres de transport pour 94 passagers. L'avion n'est pas présent à l'heure dite à Bordeaux. Il se trouvait à Rennes la veille et n'avait pas pu atterrir à cause du brouillard à Roissy. L'arrêt ne se prononce pas en termes d'affrètement mais de transport.
Il semble que le fréteur était AVICO, l'affréteur Bailly voyages, qui prend la qualité de transporteur contractuel, Carte blanche place des billets au profit des salariés amis ou clients de la caisse d'épargne.

Voir le cas particulier d'Alcatel qui affrète un hélicoptère pour qu'il soit procédé à l'installation d'une antenne sur un pylône, la manœuvre est délicate, le pilote est maladroit ou les conditions météo sont mauvaises, l'hélicoptère est pris dans un câble, pour se libérer le pilote largue le matériel qui est détruit et cause des dommages au sol, l'assureur d'Alcatel se retourne contre le fréteur. Un premier arrêt de la chambre commerciale, 2 octobre 2007, n° 06-14121. Cassation de l'arrêt de la cour de Saint Denis. Assez curieusement la Cour de cassation écarte les prévisions contractuelles de non responsabilité du fréteur et applique les dispositions propres au jet et à la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface, alors qu'on pouvait penser que ces dispositions ne jouaient pas entre cocontractants, Com. 2 octobre 2012, Bull... D. 2012. 2866 n. Jean- Pierre TOSI. Si les dispositions contractuelles sont écartées, c'est que la haute juridiction considère que les dispositions relatives au jet ont un caractère général, qu'elles édictent des obligations légales et qu'elles sont impératives. Ce refoulement du contrat est étonnant, on comprend mal comment les parties ne pourraient- elles pas apprécier et décider elles- mêmes de la répartition des risques de l'entreprise. Si le fréteur assume les risques de bris, il exigera un fret plus élevé ou il insérera dans le prix le coût de la prime d'assurance !

- Un transporteur aérien qui manque temporairement ou durablement d'engin de transport : il a recours à l'affrètement d'aéronef, un autre exploitant met un aéronef à sa disposition
Un transporteur qui ne voudrait avoir recours comme engin de transport qu'à la location avec équipage ne peut pas recevoir de licence d'exploitation, règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, article 2 chiffre 25, article 3, article 4 c.

Les contractants peuvent être des entreprises européennes ou non.
Il faut distinguer et évoquer les conditions de fond et l'exigence d'une autorisation administrative.

Les deux contractants relèvent de l'UE. Le fréteur est européen, l'affréteur également.
Le droit européen est assez libéral.
Le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 dans son article 13 § 1 dispose que les transporteurs aériens communautaires peuvent exploiter librement des aéronefs immatriculés dans la Communauté loués avec équipage, sauf dans les cas où cela risquerait de compromettre la sécurité. La Commission veille à ce que la mise en œuvre d'une telle disposition soit raisonnable et proportionnée, et qu'elle soit motivée par des impératifs de sécurité.
L'exploitant européen qui fournit l'avion avec équipage à un autre exploitant demeure l'exploitant de l'aéronef.
Dans la location avec équipage, l'avion est exploité sur le CTA du loueur fréteur

Le fréteur est un exploitant européen, l'affréteur ne relève pas de l'Europe
C'est l'hypothèse de l'avion en provenance de Ouagadougou et à direction d'Alger qui s'est écrasé sur le sol malien, l'avion appartenait à une société espagnole qui était le fréteur, l'affréteur était Air Algérie

Hypothèse inverse : le fréteur loueur avec équipage est extra européen, le candidat affréteur est une compagnie européenne. L'opération doit demeurer exceptionnelle.
Nécessité d'une autorisation préalable :
L'autorisation préalable pour la conclusion des contrats de location avec équipage est requise d'après l'art. 13 § 2 du règlement du 24 septembre 2008 lorsque le preneur de l'aéronef loué avec équipage est un transporteur aérien communautaire. L'autorisation est donc requise du moment que le fréteur relève d'un État tiers.
L'article 13 § 3 soumet l'octroi de l'autorisation délivrée par l'autorité compétente pour l'octroi des licences à plusieurs conditions.
Le transporteur européen qui veut affréter un appareil étranger doit d'abord établir que les normes étrangères sur la sécurité sont équivalentes à celles en honneur dans l'UE et qu'elles sont respectées par le loueur
Il convient ensuite que le transporteur européen établisse la nécessité qu'il a de recourir à l'affrètement d'un aéronef

immatriculé dans un État tiers.
Le texte prévoit trois conditions alternatives.
Ou bien le transporteur européen justifie cette location avec équipage par des » besoins exceptionnels « : l'autorisation ne peut être donnée que pour 7 mois maximum, l'autorisation pouvant être prorogée pour une nouvelle période de 7 mois au plus
Ou bien le transporteur invoque des » besoins de capacité saisonniers » et il ne peut satisfaire ses besoins en prenant en location un appareil immatriculé en Europe. L'autorisation peut être prorogée.
Ou bien le transporteur européen, candidat à un affrètement, démontre le caractère nécessaire de cette opération pour surmonter des « difficultés d'exploitation ». Il n'est pas possible ou raisonnable de louer un aéronef immatriculé dans l'UE. L'autorisation est alors seulement conférée pour la durée nécessaire pour surmonter ces difficultés d'exploitation.

Règlement n° 965/2012, Annexe II, ARO.OPS.110, ORO.AOC.110
Si une compagnie européenne demande à prendre en location un aéronef avec équipage auprès d'un exploitant non européen, il faut que ce postulant démontre à l'autorité que l'exploitant du pays tiers est titulaire d'un CTA, que les normes de sécurité de l'exploitant du pays tiers en matière de maintien de navigabilité sont équivalentes aux exigences européennes et que l'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité standard délivré conformément aux normes figurant à l'annexe 8.

- une agence de voyages pour déplacer ses clients : l'agence « achète » des places dans l'avion, elle retient des sièges qui seront mis à la disposition des touristes. On n'est pas alors en matière de services réguliers où les sièges sont « vendus » individuellement à chaque client.
L'agence contracte souvent avec le fréteur par l'intermédiaire d'un courtier ou broker, ou d'un grossiste qui affrète un vol complet et qui rétrocède des sièges à plusieurs agences qui sont des sous-affréteurs partiels.
L'affrètement en droit maritime était constaté par une charte-partie, on parle en matière aérienne de vols charters qui ne sont pas des vols donnant lieu à des services dits « réguliers » mais à des services à la demande.

À titre d'exemple, Com. 15 janvier 2013, n° 11-28173 : Air horizons et XL Airways concluant un contrat d'affrètement long et moyen- courrier avec le voyagiste Marmara, Air horizons fournissant des avions pour assurer des vols avec l'Égypte

DROIT PUBLIC

Le fréteur peut être une entité relevant du droit européen ou non, l'affréteur de même, il peut être européen ou étranger à l'UE.
En droit public économique, les textes européens utilisent l'expression de location avec équipage.

En principe, c'est le fréteur loueur qui doit détenir le certificat de transporteur aérien. L'aéronef demeure exploité sous le CTA du loueur. C'est l'État d'immatriculation de l'aéronef qui exerce la surveillance technique sur les appareils inscrits son registre d'immatriculation. Si le loueur fréteur est européen et l'affréteur locataire extra européen, c'est l'État européen du fréteur qui assure la fonction de contrôle de la sécurité.
L'article 83 bis de la convention de Chicago autorise cependant une dérogation, l'État où est basée la compagnie locataire ou affréteur peut se voir confier la responsabilité de sécurité incombant normalement à l'État d'immatriculation. Il faut alors un accord entre les deux États concernés.

DROIT PRIVE

L'affrètement peut être de rayon purement interne, limité à un seul État, il a souvent une dimension internationale.
On s'interroge alors sur la loi applicable au contrat d'affrètement international
L'affrètement au voyage subit l'attraction de la loi qui gouverne le contrat de transport
C 133/08

Affrètement total ou partiel

La durée du contrat et de mise à disposition de l'appareil aérien
La mise à disposition peut être limitée à un voyage : l'affrètement au voyage
La mise à disposition peut s'inscrire dans la durée : pour quelques jours, quelques, quelques années. On peut parler en transposant le vocabulaire du droit maritime d'affrètement à temps

Le fret
La somme d'argent qui est due par l'affréteur au fréteur et qui est la contrepartie de la mise à disposition d'un appareil avec équipage.

La pratique du sous-affrètement : un fréteur, un affréteur principal, un ou plusieurs sous affréteurs

Les relations de droit privé entre le fréteur, l'affréteur et les personnes déplacées.

Nous avons le contrat de base qui est un contrat d'affrètement entre fréteur et affréteur.
Question distincte : quel est le titre juridique en vertu duquel les passagers montent-ils à bord ? On ne peut pas apporter de réponse univoque, tout dépend du contexte et des engagements pris envers les bénéficiaires du vol.

Les relations entre l'affréteur personne physique, entité de droit public ou de droit privé, association et les passagers qui montent à bord
S'il s'agit d'un transport de troupes, on est dans le cadre du droit public, les soldats sont des passagers dépourvus de contrat de transport avec l'armée.
S'il s'agit de déplacer du personnel salarié pour participer à une réunion d'affaires, les passagers sont déplacés dans le cadre de leur contrat de travail
Si c'est une association humanitaire qui déplace, pour qu'ils se rendent dans un pays atteint par un cyclone ou un tremblement de terre, des médecins, des infirmiers, des secouristes qui sont ses sociétaires, le déplacement est fait dans le cadre du contrat d'association entre l'association et ses adhérents. Il n'y a pas de contrat de transport entre l'affréteur et les passagers. Com. 2 mars 2004, précité. Catastrophe à l'atterrissage en 1995 à Madagascar. La cour de Saint Denis de la Réunion dit l'association, assignée en responsabilité par les ayants droit des victimes, non responsable. Rejet. L'association remplissait son objet associatif. Nulle imprudence ne pouvait lui être reprochée dans le choix du transporteur (armée malgache). L'association avait contracté avec un assureur une garantie d'un faible montant. L'association avait informé ses sociétaires des termes du contrat d'assurance ainsi que du faible montant de la garantie, elle avait incité ses membres à souscrire une assurance individuelle complémentaire, ce qu'ils n'avaient pas fait. Absence de faute de l'association pour souscription de garantie inadaptée.

Une compagnie aérienne se procure un appareil aérien pour déplacer sa clientèle, elle a recours à un affrètement. L'affréteur s'il a pris l'engagement de transporter ceux qui montent à bord de l'aéronef et s'il est transporteur professionnel est transporteur contractuel, le fréteur est transporteur effectif ou transporteur de fait.
La solution est identique si une compagnie aérienne affrète un avion pour faire du transport de marchandises à elle confiées par des chargeurs. L'affréteur est transporteur contractuel, le fréteur transporteur effectif.

Si l'affréteur est un voyagiste, il est difficile de voir en lui un transporteur contractuel, il est un intermédiaire, il s'entremet pour faire déplacer les clients désireux de faire un séjour à Bali ou à Acapulco. Il se noue normalement une relation contractuelle directe entre le fréteur qui est considéré comme le transporteur à l'égard de chacun des passagers. La compagnie aérienne remet en général directement aux passagers des titres de transport à son nom, elle prend la position de transporteur contractuel. Les tour- opérateurs obéissent par ailleurs à un régime strict prévu par le code du tourisme, cf. infra. Les victimes bénéficient d'un régime avantageux, il n'est pas nécessaire qu'elles s'efforcent de faire voir dans l'agence un transporteur contractuel. À moins qu'elle ait délivré des titres de transport à son nom.
[On peut cependant faire remarquer qu'il est singulier qu'on traite le fréteur de transporteur alors qu'il est censé avoir concédé la jouissance de l'appareil à l'affréteur. Pour être transporteur il faut nécessairement avoir un avion à son usage. On répliquera que le fréteur conserve en principe la gestion nautique de l'appareil. Ce n'est pas de la jouissance en commun, mais plutôt de la jouissance partagée. Le fréteur apparaît concrètement comme le véritable exploitant]

§ IV. LE PRET D'AERONEF

Mise à disposition d'un aéronef à titre gratuit : c'est un prêt à usage ou commodat.
L'emprunteur peut participer aux frais et à l'entretien ou le prêteur peut recevoir un dédommagement.

Il est possible que l'aéro-club mette un appareil aérien à la disposition de l'un de ses adhérents. Il peut s'agir d'un prêt à usage. L'adhérent prend à sa charge le prix du carburant et les frais d'entretien. La relation entre l'aéro-club et son adhérent
En cas d'accident, il est possible que les victimes tentent d'engager la responsabilité de l'aéro-club, soit sur le fondement de la faute contractuelle dans ses rapports avec les membres de l'aéro-club, soit sur le terrain délictuel vis-à-vis des tiers au titre de la faute d'imprudence ou au titre de la garde de structure conservée par l'association.
Ex. I° Civ. 20 mai 2010, Revue du droit des transports octobre 2010, comm. 194 par Ph. Delebecque, accident au décollage, l'aéro-club avait mis l'appareil à la disposition des participants à un voyage en Hongrie, les participants étaient pour la plupart des pilotes brevetés membres de l'aéro-club qui se sont succédés aux commandes, simple participation aux frais, absence de contrat de transport, contrat de prêt ayant transféré l'usage de l'appareil, absence de faute de l'aéro-club, transfert de la garde, absence de mise en cause de la structure de l'appareil

La mise à disposition d'un avion dont la propriété est fractionnée.

Chapitre II. **L'OBJET SPATIAL**

L'objet spatial est une chose fabriquée par l'homme, il fait l'objet d'un lancement dans l'espace pour échapper à l'attraction terrestre, il séjourne une fois lancé dans l'espace extra atmosphérique, la navette spatiale fait éventuellement l'objet d'un retour sur terre.

Les navettes, les sondes, les satellites sont considérés comme des objets spatiaux.
Un millier de satellites tournent autour de la terre, dans l'espace orbital.
L'activité militaire représenterait les 2/3 des carnets de commande.

Le lanceur qui procède au lancement et à la mise en orbite est lui aussi considéré comme objet spatial.
On cherche actuellement à disposer de lanceurs récupérables.

Les V2 allemands étaient des missiles balistiques qui ont été utilisés pour effectuer des bombardements sur l'Angleterre, ils sont les ancêtres des lanceurs de l'aventure spatiale. L'ingénieur allemand Wernher von Braun (1912-1977) travailla pour Hitler, après la guerre pour les États-Unis.

Le programme Ariane
La fusée Ariane 5, projet adopté en 1995, a une capacité d'emport de 10 tonnes
On avait évoqué les projets Ariane 5 ME prévu pour 2018, et Ariane 6 qui transporterait un seul satellite et devrait être opérationnelle en 2021. L'Allemagne soutenait le projet de modernisation d'Ariane 5, la France était favorable au programme d'Ariane 6, meilleur coût, plus modulable.
La presse évoque un pré accord franco- allemand. L'Allemagne abandonnerait Ariane 5 ME pour reporter l'effort sur Ariane 6 voulue par la France. Cette Ariane 6 utilisera l'étage supérieur cryotechnique à moteur Vinci prévue pour la ME. Une revue financière et technique du projet serait prévue dans deux ans. Le premier tir d'Ariane est envisagé en 2020.
On prévoit deux modèles, compte tenu des missions envisagées.
Le premier, Ariane- 64, doté de 4 boosters, pour lancer un gros satellite ou deux moyens.
Le second, Ariane-62, équipé de 2 boosters, pour le lancement des satellites de 5 tonnes.
On prévoit un coût de 8 milliards de dollars à étaler sur 10 ans.

Une décision a été prise lors d'une réunion de l'ESA à Luxembourg le 2 décembre 2014.
Il y aurait actuellement des problèmes de financement.
Certains souhaitent qu'on en vienne immédiatement à un programme Ariane 7, qui serait récupérable. Ce que d'autres récusent.

Vega a une capacité de 1,5 tonne en orbite basse.

Les fusées lanceurs russes.
Le lanceur russe Proton dont le programme remonte à 1962 a connu en 2013 quelques échecs.
Proton devrait être remplacé progressivement par la fusée Angara A5, d'ici 2025.
Soyouz est un dérivé des missiles intercontinentaux, il a une capacité d'emport de 3,2 tonnes.

Chez les américains, les lanceurs Atlas, Delta, Falcon. On évoque, mené par Boeing et Lockheed Martin, un projet Vulcan, au lanceur récupérable, en 2024.

Les débris spatiaux

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 14 décembre 2012 des principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaires dans l'espace

Section I. Définition de l'objet spatial

L'objet spatial et l'engin spatial.
Comme l'écrit Mme Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 5-6 note 2, le satellite comporte d'abord ce qu'on nomme le module de service, i.e. l'ensemble des éléments lui permettant de se placer et de se maintenir en orbite. On parle de charge utile pour désigner l'ensemble des éléments autorisant l'exploitation de l'objet spatial, comme les pièces d'observation ou les transpondeurs/ répéteurs permettant la retransmission des signaux reçus depuis la terre.
L'avion spatial et l'objet aérospatial. La situation du bien aéronautique pouvant être temporairement dans l'espace.
Le lancement et le guidage, pour les besoins de la défense nationale, des missiles balistiques dont la trajectoire traverse l'espace extra atmosphérique ne relèvent pas de la loi du 3 juin 2008, art. 26 al. 1°

Section II. L'individualisation de l'objet spatial

§ I. La juridiction étatique sur l'objet spatial

I. La prise d'immatriculation

Convention de New York du 14 janvier 1975 sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra atmosphérique
Cet accord considère l'objet qui a fait l'objet d'un lancement. Il semble au regard de l'art. II que le caractère obligatoire de l'immatriculation ne concerne que l'objet lancé sur une orbite terrestre ou au-delà. À contrario l'objet qui effectue un vol suborbital y échappe.

A. Une immatriculation sur un registre tenu par une autorité publique

L'immatriculation est le fait d'un État ou d'une organisation inter gouvernementale.
L'immatriculation était souhaitée dès 1958 par Isabelle de Rode-Ver Schoor.
Cette immatriculation est le plus souvent l'œuvre d'un État, une organisation internationale peut sous certaines conditions tenir un registre d'immatriculation.

1°) L'immatriculation par un État

Une distinction à opérer entre l'État de lancement et l'État d'immatriculation

Dans l'hypothèse la plus simple, l'État de lancement et l'État d'immatriculation ne font qu'un.
C'est l'État de lancement qui procède à l'immatriculation de l'objet spatial.
Un satellite lancé par un opérateur français depuis Kourou devra normalement être immatriculé en France, parce que la France est l'État de lancement.

Qui est État de lancement ?
L'État qui a lui-même effectué le lancement ou qui y a fait procéder
L'État à partir du territoire duquel le lancement a été effectué
Il ne peut exister qu'un seul État d'immatriculation

Le registre en France est tenu par le CNES pour le compte de l'État, art. 12 L. 3 juin 2008. L'opérateur doit dans les 60 jours transmettre au CNES des informations pour identifier l'objet spatial. Décret du 9 juin 2009 modifiant le décret du 28 juin 1984 sur le CNES.
L'opérateur spatial doit fournir un certain nombre d'informations permettant l'identification de l'objet spatial lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, en vue de son inscription sur le registre : la désignation et la fonction de l'objet, le nom du constructeur, l'historique de la propriété et des sûretés constituées sur l'objet, la date et le lieu de lancement, les paramètres de l'orbite finale, la période nodale, l'inclinaison, l'apogée et le périgée, le mode de maîtrise dans l'espace extra atmosphérique, les anomalies lors de la mise en orbite ou dans le fonctionnement comme véhicule spatial. L'opérateur notifie les informations modifiées, et tout événement susceptible d'affecter la vie en orbite, la désorbitation, la fin de l'exploitation, la perte de l'objet spatial. Arrêté du 12 août 2011.

Fin 2012, le registre national français des objets spatiaux lancés dans l'espace répertorie 305 objets spatiaux :
114 sont des satellites, dont 63 sont opérationnels ; 191 sont des éléments de lanceurs tels que des étages et des structures porteuses.

Le lancement conjoint. L'hypothèse de deux ou plusieurs États de lancement : ex. l'Allemagne lance un satellite depuis Kourou : les deux États s'entendent pour déterminer quel est l'État qui procédera à l'immatriculation.

Nombre de satellites sont lancés depuis Kourou, ils sont exploités par des étrangers et ne sont pas immatriculés en France.

La situation des lancements effectués depuis l'Océan.
Lancement pour le compte d'un État : il est État de lancement
Lancement par une entité privée, celle-ci ayant son siège dans un état déterminé, c'est cet état qui devrait être réputé état de lancement et doté du pouvoir d'immatriculation. La pratique semble en ce sens. La France a notifié à Vienne le lancement le 3 décembre 2012 d'un lancement depuis les eaux internationales, Sea launch, d'un satellite de télécommunications pour le compte d'EUTELSAT, la France est l'État de lancement.

2°) L'immatriculation par une organisation inter-gouvernementale

Une organisation internationale peut tenir son propre registre d'immatriculation à la condition de s'être engagée à respecter la convention sur l'immatriculation.
C'est ainsi que l'ESA tient son propre registre.
On cite EUMETSAT qui serait dans la même situation.

B. Le registre central

Le CNES transmet au ministre des affaires étrangères les informations issues du registre français d'immatriculation - date du lancement, paramètres de l'orbite : apogée, périgée, inclinaison, période nodale - qui les communique à son tour, par l'intermédiaire de la représentation permanente de la France auprès de l'organisation des nations unies à Vienne, au Secrétaire général.
De même l'Agence spatiale européenne communique au secrétaire général les données concernant l'immatriculation d'objets spatiaux lancés par l'agence spatiale européenne, il y a un indicatif international COSPAR

II. Les effets de l'immatriculation

L'État d'immatriculation exerce la juridiction et contrôle l'objet qui a été lancé dans l'espace ainsi que les personnes qui s'y trouvent, art. VIII du traité cadre du 27 janvier 1967

Quid lorsque l'objet spatial est immatriculé sur le registre tenu par une organisation internationale ?
Il convient que les États s'accordent pour déterminer l'État qui exerce la juridiction et le contrôle sur l'objet.

La station spatiale internationale, ILS

Les précédents de stations habitées : les stations spatiales américaines Skylab et Spacelab, les stations russes Saliout et Mir

Il s'agit d'une station habitée en permanence, ayant les États-Unis comme chef de file. La Russie, le Japon, le Canada et plusieurs États européens réunis dans l'ESA y participent. Convention de Washington du 29 janvier 1998. Cette station représente un gigantesque complexe spatial, placé sur orbite basse, 350 km d'altitude, tournant, à plus de 27 700 km, 15 fois par jour autour de la Terre, à l'élaboration maintes fois retardée et d'un coût conséquent. 400 tonnes. 13 modules pressurisés. Elle devrait être utilisée jusqu'en 2024. Les États désignent leur agence spatiale pour assurer la gestion de la station. Chaque État partenaire immatricule comme objet spatial les éléments de vol qu'il fournit, chaque État y exerce sa juridiction. Gestion sur une base multilatérale. Les États-Unis exercent la coordination d'ensemble du programme. Les États choisissent l'équipage. Projet évolutif. L'Europe fournit le laboratoire pressurisé européen, un élément pour le ravitaillement et le rehaussement de l'orbite de la station spatiale. Le centre spatial L. Johnson situé à Houston effectue le contrôle en vol de la station.
Voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 140

§ II. Les droits de propriété portant sur les biens spatiaux

La propriété de l'objet spatial. La reconnaissance du droit du propriétaire en droit international : les droits de propriété sur les objets lancés dans l'espace, sur les objets amenés ou construits sur un corps céleste et sur leurs éléments constitutifs sont entiers, cf. art. VIII du traité sur l'espace.
En général, dans le contrat conclu entre l'industriel fabricant et son client, il est précisé que c'est au moment du décollage du lanceur que s'opère le transfert de propriété du satellite.

Section III. Les opérations juridiques portant sur le bien spatial

§ I. La vente d'objet spatial

La mutation de propriété. Une vente de satellite d'occasion. Le transfert à un tiers de la maîtrise d'un objet spatial est soumis à autorisation préalable de l'autorité ministérielle française, loi du 3 juin 2008, art. 3. Le décret du 9 juin 2009 dans son article 14 envisage cette autorisation de transfert de la maîtrise d'un objet spatial, elle est délivrée par le ministre chargé de l'espace sur demande conjointe de l'opérateur ayant la maîtrise de l'objet spatial et de l'opérateur récipiendaire. La demande mentionne la nature de l'objet spatial à transférer. Si l'opérateur récipiendaire n'est pas soumis à la loi française, il faut qu'il y ait la garantie que l'objet spatial à transférer sera immatriculé après le transfert et que ce transfert sera notifié au secrétaire général de l'organisation des Nations Unies.
[Le matériel spatial est un matériel réservé, assimilé à du matériel militaire de haute technologie, soumis à des contrôles stricts d'exportation]
Si l'acquéreur de l'objet n'est pas le ressortissant de l'État d'immatriculation, une radiation doit intervenir pour que le satellite soit immatriculé sur le registre national du nouvel opérateur. Une objection est formulée par certains : cet État dont dépend l'acquéreur n'est pas forcément état de lancement

Mireille Couston, Droit spatial, p. 185

§ II. La location d'objet spatial

La mise à disposition des utilités offertes par le satellite de télécommunications par le propriétaire à un opérateur de télécommunications ou à des chaînes de télévision : une variante de louage

§ II. Les garanties grevant un objet spatial

Le financement des opérateurs spatiaux. Le crédit tiré de l'objet spatial.

Les opérateurs spatiaux empruntent pour financer leurs projets, ils escomptent rembourser les emprunts faits auprès des organismes de crédit qu'ils ont faits grâce aux revenus et profits obtenus.
Franck Julien, L'appréhension du risque spatial par les banques, Colloque, Pédone, p. 67
M. Borello et M. Leimbach, Les financements de satellites, Revue de droit bancaire et financier, novembre 2010, dossier 31
Les organismes de crédit peuvent avoir la crainte légitime de ne pas être remboursés à l'échéance, ils veulent des garanties, ils exigent que l'objet spatial soit convenablement assuré, ils exigent de la part des opérateurs spatiaux emprunteurs des garanties de recouvrement de créances : les sûretés conventionnelles légales ou judiciaires pouvant grever un objet spatial. Absence en droit français d'une garantie spécifique qui serait l'analogue de l'hypothèque sur navire ou sur aéronef.
Timothée Bertrand, De l'apparence d'un vide juridique aux conséquences du vide législatif dans les financements spatiaux, Mélanges Simone Courteix, 2007, p. 269.
On peut songer recourir aux modèles de garanties que connaît le droit commun
L'aliénation fiduciaire.
Le nantissement de matériel spatial. Application du droit français si l'objet spatial est sous juridiction française.
L'inscription de la sûreté au registre d'immatriculation. Le coût.

La reconnaissance d'une sûreté au niveau mondial
De laborieux travaux ont été menés pendant plus d' une décennie afin d'adopter sous l'égide d'UNIDROIT un protocole organisant une garantie internationale portant sur les biens spatiaux .Les industriels, les banquiers, les assureurs, les grands cabinets d'avocats d'affaires étaient, semble-t-il, intéressés par le projet, au moins certains d'entre eux.
L'affaire est ardue, l'opération de vente achat et de crédit a le plus souvent un caractère international, la créance obéit à une loi nationale, le créancier prêteur a son siège dans un État, l'opérateur spatial emprunteur a son siège dans un autre État. Le débiteur consent la sûreté à son créancier, c'est cette sûreté qui est appelée à être soumise à un régime uniforme. Il faut déterminer les conditions de fond, de forme et d'immatriculation pour assurer l'opposabilité. Si le débiteur paie sa dette, tout est parfait. Quid en cas de non- paiement ? Le débiteur est ordinairement une société commerciale. Une procédure d'insolvabilité va être ouverte auprès d'une juridiction nationale, celle du siège de la société en difficulté. Le créancier garanti n'est pas seul. Il entend obtenir des droits forts, il veut entrer en possession de l'objet spatial grevé de la sûreté. Des intérêts autres que les siens sont dignes de respect. Il y a d'autres créanciers, le fisc, les salariés impayés de leurs salaires. Un objet spatial comme un satellite n'est pas un meuble ordinaire, il peut être utilisé à des fins d'utilité publique ou pour accomplir un service public. Matériellement, il est délicat pour un établissement de crédit créancier impayé de prendre possession d'un satellite d'occasion dont il ne saura peut-être rien faire, sinon le rétrocéder à bas coût ou le donner en location.

Le protocole de Berlin du 9 mars 2012
Le protocole portant sur les questions spécifiques aux biens spatiaux a finalement été adopté, formellement il s'agit d'un protocole à la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Il n'avait été signé que par trois États, l'Arabie saoudite, le Burkina Faso et le Zimbabwe, les autres gouvernements ainsi que l'UE ont été seulement présents à la conférence diplomatique mais ne sont pas allés jusqu'à apposer leur signature sur l'acte. L'Allemagne a signé le protocole ultérieurement.

Le protocole serait-il un instrument mort-né ?

Il faudra 10 ratifications pour que le protocole entre en vigueur et que le registre international soit opérationnel.

L'assiette de la sûreté

Le bien grevé est un bien spatial qui se trouve dans l'espace ou qui est conçu pour être lancé dans l'espace.

Le bien spatial n'est pas un bien forcément unique et indivisible.
Le bien spatial comprend un engin spatial, comme un satellite, une station spatiale, un module spatial, une capsule spatiale, un véhicule spatial ou un véhicule de lancement réutilisable.
Il comprend une charge utile, à des fins de télécommunications navigation, observation. Une inscription distincte est possible.
Un transpondeur entre dans le domaine de la sûreté, une inscription distincte est possible.
Entrent dans la sûreté tous accessoires pièces et équipements qui sont posés, intégrés ou fixés dans l'engin, ainsi que tous les manuels, les données et les registres afférents.

La garantie porte sur un engin identifié. Elle peut porter sur un bien spatial futur.

La constitution de la sûreté /garantie internationale s'insère dans le cadre d'une cession de droits : le débiteur, pour la garantie de l'exécution, confère au créancier (comme une banque ou un établissement financier) des droits sur le bien, il peut même s'agir d'une cession de la propriété du bien spatial.

La mise en œuvre de la sûreté. Le créancier demeure impayé et met en œuvre la garantie.

La garantie envisagée prend certains traits de l'aliénation fiduciaire. En cas d'insolvabilité du débiteur utilisateur du bien, le créancier peut prendre sous certaines conditions les commandes du bien spatial. La saisie matérielle est impossible, le créancier prend le contrôle de l'engin, ce qui n'est pas sans poser des problèmes techniques. Il avait pu être convenu de confier à un tiers les codes de commande et données et documents pour donner au créancier la possibilité d'obtenir le contrôle du bien spatial et pour le faire fonctionner. Changement éventuel de registre d'immatriculation.

L'article XXI prévoit des mécanismes spécifiques lorsque l'État du siège statutaire du débiteur a fait une déclaration expresse.

Il y a une variante A : il est prévu que le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité donne dans un certain délai le contrôle et la possession du bien spatial. En attendant, cet administrateur entretient le bien spatial. Il est prévu qu'il garde le contrôle du bien spatial s'il a remédié aux manquements et s'il s'est engagé à exécuter toutes les obligations à venir.
Il est prévu en principe que priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité, il y a des exceptions possibles pour des droits et garanties non conventionnels qui entrent dans une catégorie prévue par une déclaration

Le protocole envisage une variante B qu'adopte l'État du siège qui est moins expéditive pour le créancier. Celui-ci fait une demande au débiteur ou à l'administrateur d'insolvabilité, la réponse est qu'on remédiera aux manquements ou qu'on donnera au créancier le contrôle et les commandes du bien spatial. S'il n'y a pas de réponse, le tribunal peut autoriser le créancier à prendre le contrôle du bien spatial. Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de la garantie internationale.

L'art. XXVII restreint et limite les mesures que pourrait prendre le créancier titulaire de la garantie lorsque le bien spatial fournit un service public. On prévoit un avis de service public. En cas d'inexécution de ses obligations par le débiteur, le créancier ne peut pas prendre, pendant un délai de 3 à 6 mois, des mesures rendant le bien spatial indisponible pour la fourniture du service public. Le fournisseur de services publics doit exécuter ses obligations, sinon le créancier peut prendre des mesures

Le protocole crée une autorité de surveillance, il existe un registre international enregistrant les garanties.

Titre II. Les risques de l'air et de l'espace

Les incidents, les accidents et les catastrophes

L'assistance aérienne et spatiale

Les actes de décès à dresser en cas de catastrophe aérienne
Détails macabres
Premier cas : le corps de la victime est retrouvé et celle-ci peut être identifiée, art. 87 al. 1° du code civil, l'officier d'état civil du lieu présumé du décès dresse l'acte de décès
Deuxième cas : on retrouve le corps, mais le défunt ne peut pas être identifié, art. 87 al. 2, l'acte d'état civil est dressé et contient le signalement le plus complet. Une identification ultérieure intervient éventuellement a posteriori.
Troisième cas : la déclaration judiciaire de décès
Le corps n'a pas été retrouvé, l'intéressé a disparu.
Un français a disparu en France ou hors France dans des circonstances de nature à mettre sa vie en danger, il y a place pour la déclaration judiciaire de décès. Art. 88 al. 1°.
Idem si la disparition concerne un étranger disparu, disparu sur un territoire français, disparu à bord d'un aéronef français ou disparu à l'étranger s'il avait domicile ou résidence habituelle en France. Art. 88 al. 2.
La certitude du décès. Il y a également place pour la procédure judiciaire de décès lorsque le décès est certain mais que le corps n'a pas été retrouvé. Art. 88 al. 3.
La procédure de déclaration judiciaire de décès
La requête ne concernant qu'une seule personne, art. 89 al .1°
La requête collective
Art. 89 al. 2 du code civil : si plusieurs personnes ont disparu au cours du même événement, une requête collective peut être présentée au tribunal du lieu de la disparition, à celui du port d'attache du bâtiment ou de l'aéronef, au TGI de Paris ou à tout autre TGI que l'intérêt de la cause justifie
Le jugement déclaratif de décès tient lieu d'acte de décès, art. 91.

Les épaves aériennes
Les épaves spatiales et les débris spatiaux

La responsabilité pénale : un phénomène contemporain : la pénalisation des accidents aériens : une responsabilité à base de faute des personnes physiques, qui rejaillit sur les personnes morales
L'action publique
L'action civile à finalité réparatrice et vindicative : la recherche des preuves par la police et la justice.
Le tribunal correctionnel pouvant sous certaines conditions accorder des dommages intérêts, même s'il relaxe les prévenus, en application des règles du droit civil, art. 470-1 CPP.

La responsabilité civile

Deux grands ensembles de victimes

- les victimes exposées aux risques de l'air qui périssent ou subissent un dommage alors qu'elles bénéficient d'une prestation de transport contractuellement stipulée : la soumission au modèle contractuel et à la responsabilité contractuelle à titre d'une exécution défectueuse du contrat, confer infra le régime de responsabilité issu de la convention de Montréal, des règlements européens et du droit interne.

- les victimes qui subissent un dommage alors qu'elles se trouvent à terre, voire dans les airs, mais qui sont sans relation contractuelle avec la personne qui est à l'origine du dommage : l'appel aux principes de la responsabilité délictuelle : il y a place à côté de la responsabilité pour faute à une responsabilité sans faute à base de risque voire de garantie.
Certaines de ces victimes participent au moment du dommage à des activités aériennes (ou spatiales). D'autres victimes sont totalement étrangères au moment de l'accident au monde de l'aviation ou de l'activité spatiale

CHAPITRE I. LES RESPONSABILITES ENCOURUES ENTRE PARTICIPANTS à L'AVENTURE AERIENNE ET SPATIALE

Auteurs et victimes sont des acteurs ou des participants aux activités aériennes ou spatiales, ils appartiennent au milieu aérien ou spatial, ils ne sont pas étrangers à la navigation aérienne ou spatiale.

SECTION I. LES DOMMAGES SUBIS AU SEIN D'UN MILIEU HOMOGENE

§ I. LA LOCALISATION DU DOMMAGE DANS LE MONDE DE L'AIR

La collision ou l'abordage entre **deux aéronefs en évolution** ou en mouvement, dans l'air, voire au sol sur la piste. Le choc frontal n'est pas indispensable : ainsi le dommage causé par les souffles d'air et les réacteurs d'un gros porteur à un petit avion de tourisme

Quelles sont les règles qui organisent la responsabilité civile lorsqu'un aéronef cause un dommage à un autre aéronef ?
Droit commun ou droit spécial ?

Le renvoi aux dispositions du code civil.
La soumission aux dispositions du code civil par renvoi opéré par l'art. L. 141-1 du code de l'aviation civile, devenu l'article L. 6131-1 du code des transports :
« En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution / la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée / conformément aux dispositions du code civil »
Ce qui permet d'engager la responsabilité du pilote ou de l'exploitant pour faute volontaire intentionnelle ou d'imprudence, art. 1382 et 1383
Ce renvoi législatif permet également d'engager la responsabilité du gardien de l'aéronef, exploitant ou pilote, au titre de la garde, art. 1384 al. 1°.

La simultanéité est-elle exigée pour qu'on soit dans le domaine de la règle instaurée par l'art. L. 141-1 ? Oui. L'article L. 141-1 du code de l'aviation civile devenu l'article L. 6131-1 du code des transports suppose un dommage entre deux aéronefs qui sont en évolution, semble-t-il, au même moment, dans le même temps.

Hypothèse : tenons des propos libres sur l'accident du Concorde du 25 juillet 2000 à Gonesse précédé de la chute sur la piste d'une lamelle s'étant détachée d'un avion DC 10 de la compagnie Continental Airlines ayant décollé de Roissy plusieurs minutes auparavant à 14 H 39. On est en matière de responsabilité délictuelle. Comment fonder la responsabilité civile de la compagnie américaine dont l'appareil a laissé tomber cette lamelle sur la piste ? L'avion de la compagnie américaine a décollé le 25 juillet 2000 à 14 H 39 , un avion B 742 a décollé de cette piste sans dommage, enfin Concordé a emprunté la piste, un pneu du train principal gauche de l'avion supersonique a roulé 4 minutes plus tard sur la piste sur une lamelle de 43 cm de long, de 1,4 mn d'épaisseur et de 3 cm de large pesant quelques dizaines de grammes, l'avion Concorde s'est écrasé moins de deux minutes après ce heurt, 113 personnes perdaient la vie. La bande d'usage est tombée le 25 juillet après que les rivets aient été arrachés en traction lors de l'atterrissage de la veille en raison des turbulences ayant amené le capot arrière à l'insérer sous le wear strip. L'arrachement est dû à la très mauvaise fixation de wear strip sur le support par le tôlier sans utilisation d'un gabarit, avec interposition d'un mastic silicone, d'inégale largeur, et trop long.
Le débat.
Si on exige une condition de simultanéité pour appliquer l'a. L. 141-1, l'accident ne relève pas de cette disposition, il relève alors directement du droit commun, la responsabilité de la compagnie américaine doit être appréciée directement dans les termes du droit commun, le droit aérien n'ayant pas envisagé l'hypothèse. Nous ne sommes pas dans l'hypothèse d'un aéronef en évolution causant un dommage à un autre aéronef en évolution. La compagnie américaine serait en faute pour avoir fait choir par négligence ou entretien défectueux une pièce incorporée dans l'avion. Elle peut également être considérée comme gardienne de l'objet tombé en piste.
Resterait à trancher la condition de causalité : la chute de la lamelle est- elle bien la cause du sinistre ? L'un des antécédents du dommage assurément.
Ne pourrait-on pas faire état de l'imprudence de la victime de faire naviguer un bel engin ayant précédemment connu divers incidents révélant sa fragilité ?
N'y a-t- il pas eu un défaut de nettoyage de la piste par les gestionnaires de l'aéroport ?

Les solutions judiciaires. Les juridictions répressives saisies de l'action publique et de l'action civile n'ont pas statué sur le fondement des dispositions du code de l'aviation civile, le débat a été porté en termes de faute et de responsabilité du fait d'autrui.

Le tribunal correctionnel de Pontoise a été le théâtre au printemps 2010 du procès mené en particulier contre Continental et deux de ses techniciens accusés d'être les auteurs de la mort involontaire des pilotes, des passagers ainsi que des personnes tuées au sol à Gonesse. Air France s'est constituée partie civile contre Continental, le jugement a été rendu le 6 décembre 2010, la compagnie américaine a été pénalement condamnée en tant que personne morale pour homicide involontaire, elle a été également condamnée sur le terrain civil pour préjudice moral et atteinte à l'image, un million d'euros en faveur d'Air France.
La cour d'appel de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, a relaxé la compagnie américaine au pénal, mais a maintenu la condamnation civile en application de l'art. 470-1 du code de procédure pénale permettant au tribunal qui relaxe d'accorder réparation en application des règles du droit civil : le commettant est tenu de la faute de négligence de ses préposés chaudronnier et chef mécanicien.
L'arrêt indique un peu gratuitement que la perte de la pièce sur la piste n'est pas le seul phénomène majeur, présence de nombreux objets sur les côtés de la piste, il est inadmissible que l'avion ait conservé son certificat de navigabilité sans que soient prises des mesures telles le changement des pneumatiques et la protection des réservoirs les plus exposés.

Il existe une procédure parallèle menée devant le tribunal de commerce de Pontoise contre la compagnie américaine tendant à l'indemnisation, sur la base du CAC, du préjudice matériel subi par le transporteur français

§ II. La localisation du dommage dans l'espace

Les responsabilités encourues entre participants à l'aventure spatiale

Un objet spatial endommage un autre objet spatial : l'hypothèse d'une collision.
Collision le 10 février 2009 entre Cosmos 2251, satellite russe inactif, et iridium 33, satellite américain en activité.

Le débris spatial qui détruit un satellite ou un engin habité.
Deux satellites en 2013 ont été endommagés par des débris spatiaux

Mesures de prévention
Certains États ont adopté des mesures de réduction des débris spatiaux. Il existe les Lignes directrices élaborées en 2007 par le sous- comité scientifique et technique relatives à la réduction des débris spatiaux du comité des utilisations pacifique de l'espace extra-atmosphérique et celles du comité de coordination inter-agences sur les débris spatiaux. Existent également le code européen de conduite pour la réduction des débris spatiaux et la norme 24113 de l'organisation internationale de normalisation ISO, systèmes spatiaux – exigences de mitigation des débris spatiaux.

Un cadre de soutien à la surveillance de l'espace et au suivi des objets en orbite est mis en place par l'UE et les États intéressés dans une décision du 16 avril 2014, JOUE du 27 mai 2014.
Le point de départ est l'utilité pour l'Europe de disposer d'une capacité de surveillance de l'espace, SSA en anglais. Il s'agit de réduire les risques de collision entre engins et de surveiller les débris spatiaux et les rentrées inopinées dans l'atmosphère. Il est prévu d'avoir recours au Centre satellitaire de l'Union européenne.
Des dispositions techniques, les capteurs, peuvent mesurer les paramètres concernant les objets spatiaux, leur dimension, leur localisation, leur vitesse en utilisant des radars ainsi que des télescopes terrestres ou spatiaux.

Madame RAVILLON, RFDA 2014. 410, évoque une mesure d'évitement réalisée par le centre de contrôle toulousain du vaisseau cargo de l'ASE pour prévenir une éventuelle collision avec un débris issu d'un ancien satellite cosmos 2251. C'est la NASA qui avait lancé l'alarme.

On prévoit seulement une **responsabilité à base de faute.**

A. En droit international public

Il faut envisager un dommage causé par un objet spatial / à un autre objet spatial / ces deux objets relevant de deux États de lancement distincts : le droit international établit la responsabilité de l'État de lancement à raison de sa propre faute ou à raison de la faute des personnes dont l'État de lancement doit répondre, convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux, 27 mars 1972, article III

Armel KERREST, La responsabilité des États du fait de la destruction de satellites dans l'espace, AFDI 2009 p. 613

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 14 décembre 1992 des principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaires dans l'espace

B. En droit français privé interne, il faut tenir compte des solutions apportées par la loi du 3 juin 2008, l'article 13 vise entre autres les dommages causés aux tiers par un opérateur spatial du fait des opérations spatiales qu'il conduit ailleurs qu'au sol ou ailleurs que dans l'espace aérien : en clair dans le cosmos : cette disposition législative fait uniquement place en ce cas à une responsabilité à base de faute.
Cette responsabilité de l'opérateur spatial est atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime.

Est-ce que l'opérateur responsable à raison de sa faute bénéficie de la garantie financière de l'État français ? Le siège de la matière est l'article 15 de la loi du 3 juin 2008. Le texte n'envisage pas le cas d'un dommage causé à un tiers dans l'espace extra atmosphérique après la phase de lancement. La garantie de l'État semble écartée. Cf. Mireille COUSTON, Le droit spatial, p. 89

L'article 6 pose l'obligation d'assurance (de la faute simple). Tout opérateur soumis à autorisation d'après la loi française est tenu, au cas où sa responsabilité pourrait être engagée dans le cadre de l'article 13, d'être couvert par une assurance.
L'opérateur peut être dispensé de l'obligation d'assurance, à la condition d'être solvable, si l'opération spatiale consiste dans le maintien à poste d'un satellite sur orbite géostationnaire, voir Mireille Couston, Le régime de la responsabilité juridique et financière dans la nouvelle loi spatiale française, RFDA 2012.6

Section II. Le heurt entre le spatial et l'aérien

La collision entre un objet spatial et un aéronef
Un débris spatial perfore la carlingue d'un aéronef en évolution

Droit international public : l'État de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet spatial aux aéronefs en vol, art II, convention du 27 mars 1972.

Droit interne : l'opérateur spatial est responsable de plein droit pour les dommages causés aux tiers dans l'espace aérien du fait des opérations spatiales qu'il conduit, art. 13 L. 3 juin 2008. Cette responsabilité de plein droit suppose donc établi le lien de causalité entre l'opération spatiale et le dommage subi dans l'espace aérien.

CHAPITRE II. LES DOMMAGES SUBIS PAR LES TIERS A LA SURFACE

- un principe de droit commun : une responsabilité sans faute à fondement de garantie

- des régimes et des solutions différentes en matière de nuisances acoustiques et des réponses politiques face aux rejets de gaz carbonique émanant des moteurs des aéronefs à réaction

Sous - Chapitre I. Le régime de droit commun : la responsabilité de plein droit de l'exploitant aérien ou de l'opérateur spatial

Section I. La responsabilité de plein droit de l'exploitant d'aéronef en mouvement

Commençons par évoquer la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface. Nous évoquerons ensuite l'hypothèse particulière du jet, où l'exploitant jette intentionnellement des objets qui peuvent choir à la surface.

Sous-Section I. Le droit commun

Droit uniforme. Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, Montréal, 2 mai 2OO9] [une autre convention du même jour concerne la réparation des dommages en cas d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs]

Droit interne
L'exploitant d'un aéronef est responsable /de plein droit / des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient / aux personnes et aux biens situés à la surface. Article L. 141-2 CAC devenu L. 6131-2 du code des transports.

Il faut répondre à plusieurs questions.

Qui est responsable ?
De quels dommages l'exploitant répond-il ?
Quelles sont les victimes qui détiennent une créance de réparation contre l'exploitant responsable ?

La provenance du dommage :
Il faut un dommage causé
/Soit par les évolutions, aériennes ou terrestres, d'un aéronef en mouvement
/ Soit par des objets qui se détachent ou qui sont jetés de l'appareil.

Dommage subi en surface

La victime est un tiers par rapport à l'exploitant. La victime n'est pas liée par un contrat avec l'exploitant. Si un passager est tué ou blessé en descendant d'un hélicoptère en s'approchant de trop près des palles de l'engin, ou par l'hélice de l'avion, c'est le mécanisme de la responsabilité contractuelle contre le transporteur aérien selon les règles de la convention de Montréal de 1999 qui s'appliquera.
2° CIV. 4 juin 1973, Bull. civ. 1973. 2, n° 191 p. 151 : l'aéro-club de Guipavas a mis un avion à la disposition de l'un de ses sociétaires, le pilote fait un transport gratuit, le passager est tué à la descente de l'avion en heurtant l'hélice encore en mouvement, la veuve invoque contre le pilote l'art. 1384 al. 1°, elle se prévaut donc de la responsabilité incombant au gardien du fait de la chose, elle est déboutée, l'accident a eu lieu au cours des opérations de débarquement qui font partie des opérations de transport, application de la CV par renvoi des dispositions du CAC, mise à l'écart des dispositions de l'art. 1384.

Dommage corporel : la victime se trouve au sol au moment de l'accident, elle se trouve en ville, à la campagne, elle peut se trouver à bord d'un train ou d'un véhicule automobile, elle peut se trouver sur la piste, elle peut se trouver à bord d'un aéronef immobilisé, elle ne se trouve pas à bord d'un aéronef en évolution (interprétation a contrario de l'a. L. 141-1)

Dommage matériel affectant des biens sis à la surface. Un avion s'écrase au vol, un incendie se déclare et des

bâtiments sont détruits. Un appareil évoluant sur la piste qui endommage un appareil immobilisé. Le bang d'un avion militaire entraînant l'effondrement du donjon.

Le responsable du dommage : l'exploitant de l'aéronef
L'exploitant est éventuellement le propriétaire de l'engin
L'aéronef peut être donné en location ou faire l'objet d'un prêt
La location d'aéronef : le locataire est exploitant, mais le propriétaire bailleur est tenu solidairement avec son locataire. Si le contrat de location est publié au registre le propriétaire bailleur n'est tenu qu'à raison d'une faute personnelle prouvée.
Le fréteur est semble-t-il l'exploitant de l'aéronef, et non l'affréteur
L'emprunteur est exploitant

Les dispositions des articles L. 6131-1 à 4, relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef sont applicables aux aéronefs militaires ainsi qu'aux aéronefs appartenant à l'État et affectés exclusivement à un service public, cf. art. L. 6100-1, alinéa 2, du code des transports.

L'exploitant d'aéronef privé par la force de la conduite de l'appareil demeure-t-il exploitant ?
En droit interne, on traite de la perte de la garde. C'est ainsi que la jurisprudence a admis qu'un magasin Carrefour avait perdu la garde des caddies et chariots prêtés à la clientèle, un chariot était tombé dans le bassin de l'avant- port de Cherbourg, un navire avait subi une avarie, son hélice s'étant prise dans un caddie qui provenait de l'hypermarché et qui était tombé dans l'eau du port, la société Carrefour dépossédée du caddie n'en était plus gardienne : 2° CIV. 13 janvier 2012, n° 11-11047

L'exploitant est tenu d'une réparation intégrale. Responsabilité sans faute, à caractère objectif. Assurance obligatoire. L'exploitant ne peut pas s'exonérer au titre de la force majeure ou en établissant son absence de faute. Sa responsabilité est seulement partagée ou exclue en cas de faute contributive de la victime.

L'exploitant responsable détient la possibilité d'un recours partiel ou total à l'encontre d'autres éventuels co-responsables, il n'est pas forcément le responsable exclusif.

Sous-Section II. *LE JET*

Le code des transports contient des dispositions spécifiques concernant le *JET.*

La notion de jet

Le jet en matière maritime. C'est l'histoire de Jonas dans le ventre de la baleine.
Le jet en matière aérienne .C'est l'hypothèse où pour la survie de l'expédition aérienne le pilote estime utile ou indispensable de jeter par-dessus bord des marchandises ou des effets qui étaient à bord. Il ne s'agit pas pour échapper au surpoids d'envoyer des passagers par-dessus bord !

Il semble bien que le jet soit toujours volontaire.

La règle de droit civil institue une norme relative à la navigation aérienne : l'interdiction du jet sauf cas de force majeure : Hors les cas de force majeure, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire. Art. L.6131-3 alinéa 1°.

Le jet est une opération qui peut être dangereuse pour les tiers se trouvant à la surface, aussi n'est- elle admise que sous condition.

Le jet est licite s'il est opéré sous l'empire de la force majeure. Événement externe imprévisible et irrésistible.

Le jet illicite. En l'absence de force majeure, le jet est illicite, celui qui y procède commet une faute civile.
On peut parfois se résoudre au jet par nécessité absolue, mais alors que c'est une faute antérieure d'imprudence qui a conduit de manière inéluctable à cette extrémité.

Le jet volontaire et inutile est pénalisé.
L'art. L.6142-8 décide : est puni de 2 mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende le jet volontaire et inutile, depuis un aéronef en évolution, d'objet ou de marchandise susceptible de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface, même si ce jet n'a causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui peuvent être encourues en cas de délit ou de crime, art. L. 6142-8. C'est l'application de la théorie du délit obstacle.

LE REGIME JURIDIQUE DU JET

Le jet licite

Il faut distinguer entre la destruction des objets jetés et les dommages causés au sol par le choc en provenance des objets jetés.

La perte de la marchandise objet du jet.
L'exploitant n'est pas responsable, il n'est pas fautif, il a agi licitement. Du moment qu'il établit l'imprévisibilité de l'événement de force majeure.
Solution appliquée en cas d'affrètement, alors que l'affréteur subit la perte de la marchandise déplacée. Com. 2 octobre 2012, la cassation est prononcée parce que l'arrêt de la cour d'appel n'a pas caractérisé les éléments de la force majeure.

Les dommages au sol

Si l'équipage a procédé licitement à l'opération de jet (force majeure, lest réglementaire), l'exploitant n'en engage pas moins sa responsabilité, c'est une responsabilité sans faute, une responsabilité absolue, c'est le système de la garantie : il faut appliquer l'article L. 6131-3 al. 2 qui effectue un renvoi : en cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité est régie conformément aux dispositions de l'article L. 6131-2 : l'exploitant de l'aéronef est responsable de droit, même en cas de force majeure, il obtient seulement une exonération totale ou partielle s'il établit la faute de la victime.

La Cour de cassation a appliqué cette solution – solution étonnante , car on croyait ces solutions étrangères aux relations entre contractants et donc à la responsabilité contractuelle – dans des relations entre fréteur et affréteur : un pilote d'hélicoptère est chargé d'acheminer une antenne à installer sur une station de télécommunications, un pylône déjà doté d'antennes, il y a un incident, l'hélicoptère accroche une élingue avec une antenne au sol, pour se libérer le pilote largue le matériel qui est détruit et ce jet cause des dommages au sol, la chambre commerciale dans son arrêt du 2 octobre 2012, Dalloz 2012 . 2866 note de Jean Pierre Tosi, censure l'arrêt de la cour de Saint Denis de la Réunion qui avait rejeté la demande en réparation formée par la société Alcatel, qui était l'affréteur, contre le fréteur qui fournissait l'hélicoptère. La Cour de cassation refuse qu'on se place sur le fondement du contrat qui contenait au profit du fréteur des dispositions indiquant que les marchandises transportées hors de l'hélicoptère suspendues à des élingues, câbles, cordages n'étaient pas assurées et que le fréteur dégageait sa responsabilité pour les dommages, casse, perte, pouvant survenir durant l'enlèvement, le vol et la dépose.
On a vu que l'arrêt distinguait la perte du matériel largué et les dommages au sol. L'affréteur en qualité de victime d'un dommage au sol obtient réparation de son dommage.

Le jet illicite

La victime est indemnisée au titre de la responsabilité à base de faute

On verra plus tard que le jet pratiqué dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises bénéficie d'un régime plus indulgent, la loi autorise dans certaines circonstances le commandant de bord à procéder au jet, le législateur a transposé à la matière aérienne l'antique règle du droit maritime issue de la fameuse lex Rhodia de jactu, voir l'art. L. 321-6 du code de l'aviation civile, qui n'a pas été abrogé lors de la publication du code des transports. Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. La force majeure exempte ainsi le transporteur aérien à l'égard de ses contractants.

[Nous revenons à l'accident du Concorde : nous ne pensons pas que l'éventuelle responsabilité de la compagnie américaine Continental aurait pu être appréciée dans les termes de l'a. L. 141-2. Certes l'exploitant américain exploitait un avion dont une pièce s'est malencontreusement détachée et est tombée sur la piste de Roissy ; à supposer que la rencontre entre la lamelle tombée au sol et le Concorde ait été la cause de la catastrophe, n'était pas réunie la condition tenant à la situation du bien détruit qui doit se trouver à la surface , Concorde était en mouvement sur la piste au moment du choc ; l'a. L. 141-1 ne s'applique pas non plus, les avions n'étaient pas simultanément en évolution ; il n'y a place que pour une responsabilité dans les termes du droit commun : une responsabilité de Continental à base de faute d'imprudence causale, tempérée éventuellement par la faute d'Air France la victime / ou bien une responsabilité fondée sur l'article 1384 alinéa 1°, la responsabilité du gardien du fait des choses qu'il a sous sa garde
En justice, la solution n'a pas été donnée sur le fondement des dispositions du code de l'aviation civile, mais plus simplement sur le terrain de la faute, Continental Airlines a été condamné par le tribunal correctionnel de Pontoise à verser 600 000 euros aux caisses d'assurance maladie et 195 152 euros à 12 parties civiles, y compris la fédération nationale des victimes d'accidents collectifs FENVAC - c'est la responsabilité civile de la personne morale du fait de ses préposés . L'audience correctionnelle a été tenue en appel en mars 2012 devant la cour d'appel de Versailles , l'arrêt a été rendu le 29 novembre 2012, la compagnie américaine a été relaxée sur le terrain pénal mais condamnée sur le terrain civil au titre de la négligence du préposé]

Section II. La responsabilité du fait des engins spatiaux

Il est possible qu'un objet spatial, ou l'un de ses éléments, s'écrase au sol en causant un dommage aux personnes ou aux biens.
Ros cosmos a indemnisé un villageois de Sibérie : un fragment de la fusée Proton-M lancée depuis Baïkonour était tombé sur ses terres. L. Ravillon, RFDA 2009.260.
Le retour de débris spatiaux sur la surface de la terre ou sur les océans.
Le mécanisme est complexe, puisqu'il faut distinguer la responsabilité imputable à l'État de lancement et celle engagée par l'opérateur ayant réalisé le lancement.
Il faut tenir compte du droit conventionnel lorsque le dommage causé à terre par un objet spatial met en cause des intérêts localisés dans deux États distincts. On est alors en matière de relations entre États.
Le droit français interne prévoit à la charge de l'opérateur spatial une responsabilité de plein droit à l'égard des victimes situées au sol. Le mécanisme est rattachable au droit privé.

Paragraphe I. Les aspects de droit international public : la responsabilité internationale entre États

Convention du 29 mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux

Il faut envisager l'hypothèse d'un dommage subi, soit à la surface de la terre - soit à des aéronefs en vol - et causé par un objet spatial.
La convention de 1972 instaure une responsabilité objective (sans faute, absolue) et intégrale de l'État de lancement (même si l'activité spatiale relève d'une entreprise privée) envers l'État de la victime.

Il faut remarquer que le texte vise l'État de lancement et non l'État d'immatriculation.

Ce dispositif ne concerne pas les dommages causés sur le territoire de l'État de lancement : la convention suppose un contentieux entre États. Cf. art. VII. La convention de 1972 suppose un dommage subi au niveau d'un État autre que l'État de lancement.

Il faut entendre par État de lancement (responsable)
Aussi bien
L'État qui procède ou qui fait procéder au lancement d'un objet spatial
Que l'État dont le territoire ou les installations servent au lancement

Lorsque 2 ou plusieurs États procèdent en commun au lancement d'un objet spatial, ils sont solidairement responsables de tout dommage qui peut en résulter, art. V § 1.
On considère que participe au lancement en commun l'État dont le territoire ou dont les installations servent au lancement, art. V § 3.

Négociation par la voie diplomatique.
Le 24 janvier 1978, le satellite soviétique Cosmos 954 équipé d'un réacteur nucléaire s'est désintégré au- dessus du nord- ouest du Canada contaminant le sol. Le gouvernement soviétique a indemnisé l'État canadien par la voie diplomatique.
À défaut, intervention de la commission des demandes qui fixe le montant de l'indemnité. Décision obligatoire si les parties en avaient convenu. Autrement une valeur de recommandation.

L'incidence du droit interne. Le recours de l'État contre des opérateurs privés. L'État dit de lancement n'est pas forcément bénéficiaire du lancement, en particulier s'il avait été fait pour le compte d'intérêts privés.
Si la France était État de lancement, si elle se trouvait condamnée sur le fondement de la convention internationale et si elle réparait le dommage, elle disposerait dans la limite d'un certain montant d'une action récursoire contre l'opérateur spatial s'étant trouvé à l'origine du dommage, article 14 L. 3 juin 2008.
L'action récursoire n'a pas lieu d'être exercée si l'État a déjà bénéficié de l'assurance de l'opérateur à hauteur de l'indemnisation.

Le recours de l'État contre l'opérateur est exclu si le dommage causé par un objet spatial s'insère dans le cadre d'une opération autorisée par la loi et résultant d'actes visant les intérêts étatiques.
Article 14 dernier alinéa.
Mme Couston, op.cit., p. 81, cite l'hypothèse de l'acte terroriste.

Le recours pourrait s'opérer pour des montants supérieurs en cas de faute intentionnelle de l'opérateur auteur du dommage.

.

Paragraphe II. Les perspectives de droit privé français

Des particuliers reçoivent des débris d'objet spatial sur le corps et sont grièvement blessés.
Des immeubles sont endommagés par des débris spatiaux retombant sur terre.

La responsabilité de plein droit de l'opérateur spatial à l'égard des tiers pour les dommages causés au sol

Le droit français s'est largement inspiré de la législation américaine.
Le système est équilibré, il met en avant la responsabilité sans faute de l'opérateur spatial, mais l'État intervient comme garant quand le sinistre excède un certain plafond.
[On trouve un système similaire en matière d'accident nucléaire, l'exploitant n'est tenu que dans une limite de 70 ou 700 millions d'euros, au-delà de ce montant les victimes sont indemnisées par l'État, art. L 597-4 et 5 du code de l'environnement]

La responsabilité de l'opérateur spatial

L'opérateur spatial, unique responsable
L'unique responsable : la loi du 3 juin 2008 prévoit la canalisation de la responsabilité qui est intégralement reportée sur la tête de l'opérateur spatial, qui est le plus souvent l'agence de lancement.

L'opérateur spatial est seul responsable des dommages causés aux tiers du fait des opérations spatiales, la responsabilité est donc centralisée sur la tête de l'opérateur spatial, l'opérateur spatial est celui qui conduit sous sa responsabilité et de façon indépendante une opération spatiale.
L'opération spatiale est définie comme toute activité consistant [à lancer ou tenter de lancer un objet dans l'espace extra atmosphérique ou] à assurer la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace.

La victime
C'est un tiers qui bénéficie d'une responsabilité de plein droit à la charge de l'opérateur spatial
La victime au sol ne peut pas agir en responsabilité contre un autre industriel ou prestataire de services, autre que l'opérateur spatial.
La loi du 3 juin 2008 définit le tiers à une opération spatiale : c'est toute personne, physique ou morale, autre que celles participant à l'opération spatiale ou à la production du ou des objets spatiaux dont cette opération consiste à assurer le lancement ou la maîtrise. Notamment, ne sont pas regardés comme des tiers l'opérateur spatial, ses cocontractants, des sous- traitants et ses clients, ainsi que les cocontractants et sous- traitants de ses clients. Ne sont donc pas des tiers les personnes qui directement ou indirectement interviennent ou sont intervenues dans le programme spatial. Le tiers est quant à lui étranger au réseau.

Le principe de la responsabilité de l'opérateur spatial du fait d'un dommage subi au sol par les tiers

L'opérateur spatial est responsable de plein droit pour les dommages causés au sol. Article 13 L. 3 juin 2008
On entend par dommage, toute atteinte aux personnes et aux biens directement causée par un objet spatial, art. 1° L. 3 juin 2008
Responsabilité atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime

Caducité du principe de responsabilité : deux hypothèses

i. La responsabilité de l'opérateur cesse quand toutes les obligations fixées par l'autorisation ou la licence sont remplies

ii. La responsabilité de l'opérateur cesse au plus tard un an après la date où ces obligations auraient dû être remplies.

Dans ce dernier cas, l'État se substitue à l'opérateur pour les dommages intervenus passés ce délai.
C'est l'État dans de telles circonstances qui indemnisera les victimes.
Cette solution est écartée en cas de faute intentionnelle

La réparation du dommage

La loi instaure un système dualiste : l'opérateur spatial n'indemnise qu'en deçà d'un certain plafond. Au-delà de ce plafond entre en jeu la garantie de l'État.

- Le régime légal consiste à limiter la responsabilité de l'opérateur spatial à raison des dommages causés aux tiers à un certain plafond.

La loi impose à l'opérateur l'obligation de souscrire une assurance ou fournir une garantie. Article 6, I.
L'assurance obligatoire (ou la garantie financière qui en tient lieu) doit couvrir le risque que court l'opérateur d'avoir à indemniser, dans la limite du montant, les dommages susceptibles d'être causés aux tiers à l'opération spatiale, art. 6, II.

[L'opérateur peut être dispensé de l'obligation d'assurance lorsque l'opération consiste dans le maintien d'un satellite sur l'orbite géostationnaire (les risques d'un dommage au sol sont faibles), voir Couston, p. 84. L'opérateur est en revanche tenu à apporter les garanties financières en cas de changement d'orbite ou de manœuvre mettant fin au maintien à poste de l'objet spatial.]

L'art. 6 § III décide que l'assurance (ou la garantie financière) doit bénéficier, dans la mesure de la responsabilité pouvant leur incomber à raison d'un dommage causé par un objet spatial, aux personnes suivantes :

L'État et ses établissements publics
L'agence spatiale européenne et ses états membres
L'opérateur et les personnes qui ont participé à la production de l'objet spatial ou à l'opération spatiale.

Une partie de la réparation est à la charge de l'opérateur, qui canalise sur sa tête les responsabilités, véritable bouc émissaire ; comme il est assuré, c'est l'assureur qui indemnisera en fait la victime.

L'opérateur fait l'objet d'une demande en indemnisation. Au-delà d'un certain montant il bénéficie de la garantie de l'État, l'État est appelé normalement à la procédure, art. 18. En clair, l'opérateur (plutôt son assureur) indemnise pour une fraction, le reste sera à la charge de l'État.

- La garantie de l'État est donnée à l'avance pour la part d'indemnisation qui excéderait un certain montant, art. 15

  (La garantie ne joue pas en cas de faute intentionnelle, ni même d'après la loi de finances en cas d'inobservation grave des prescriptions contenues dans l'autorisation)

La loi distingue deux types de dommage.

Il y a le dommage causé pendant la phase de lancement : c'est le plafond de l'art. 16.
C'est l'autorisation qui a été délivrée qui fixe le montant au-delà duquel est octroyée la garantie de l'État. Ce montant est fixé en considération des risques encourus et des caractéristiques du site de lancement. 60 millions d'euros.

Il y a le dommage causé au sol après la phase de lancement ou à l'occasion du retour sur terre de l'objet spatial : c'est le plafond de l'art. 17.
Ici encore c'est l'autorisation administrative qui fixe, compte tenu des risques encourus, le montant au -delà duquel est accordée la garantie de l'État en cas de dommages causés après la phase de lancement.
Article 119 de la loi de finances rectificative du 30 décembre 2008 : un plafond entre 50 et 70 millions d'euros

L'incidence d'une éventuelle action récursoire exercée par l'opérateur spatial reconnu responsable. Elle est exclue.
L'art. 19 de la loi du 3 juin 2008 décide que lorsque, pour indemniser un tiers, l'assurance (ou la garantie financière) ou la garantie de l'état ont été mises en jeu,
La responsabilité de l'une des personnes ayant participé à l'opération spatiale
Ou à la production de l'objet spatial à l'origine du dommage
Ne peut être recherchée par une autre de ces personnes,
Sauf en cas de faute intentionnelle.
L'opérateur spatial est alors privé de tout recours, par ex. contre le constructeur de la fusée lanceur ou contre un équipementier ayant inséré une pièce défectueuse dans le matériel spatial. L'État garant se trouve dans la même situation.

Le régime spécifique des missions publiques.
Les opérations de lancement, de retour sur terre, de maîtrise ou de transfert de maîtrise d'un objet spatial ne sont pas soumises aux dispositions des titres II et IV, en tant qu'elles relèvent d'une mission publique confiée au CNES après approbation de l'autorité administrative, art. 27. Il n'y a pas lacune, la responsabilité du CNES, si elle était engagée, serait appréciée dans les termes du droit administratif.

SOUS-CHAPITRE II. LES REGIMES SPECIAUX RELATIFS À

LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

Les nuisances acoustiques et les émissions de gaz carbonique et d'azote dans l'atmosphère

Les objectifs du développement durable. Garantir la protection de l'environnement.
L'objectif est de concilier le mieux possible le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Une telle conciliation est extrêmement délicate à obtenir, l'industrie du transport aérien entend continuer sa croissance et favoriser l'augmentation du trafic aérien, de l'autre les défenseurs de l'environnement prônent l'adoption de mesures strictes, restrictives et coûteuses quant à l'exercice de la navigation aérienne.

SECTION I.
LE BRUIT DES AERONEFS
LES NUISANCES ACOUSTIQUES

Il ne peut être contesté que le mouvement des avions et des hélicoptères se trouve à la source de désagréments auditifs pour les riverains des aérodromes et plus largement pour les personnes se trouvant au sol lors de la phase d'approche des appareils aériens.
Le combat est inégal entre / les défenseurs de l'environnement, les amateurs du chant des oiseaux, les riverains des aérodromes, les populations urbaines ou péri urbaines situées à proximité des couloirs aériens désireuses de calme de silence et de repos et en face / les exploitants aériens, l'armée de l'air, les industriels, la clientèle avide de voyages, les hommes d'affaires, les milieux économiques , les édiles locaux recherchant l'expansion le renom et le développement économique des capitales politiques et économiques mondiales et des grandes et moyennes métropoles .
Il ne saurait être question d'interdire la circulation aérienne.
Il ne saurait être question d'en rester au statu quo.
On tente d'améliorer les choses et de réduire plus ou moins modérément ou partiellement les nuisances.
Le système juridique offre quelques satisfactions aux victimes des nuisances acoustiques.
La lutte anti-bruit repose sur des dispositions normatives variées, issues du droit international, du droit européen, ainsi que du droit national contenues alors dans le code de l'environnement, le code de l'urbanisme, le code des transports ou le code de l'aviation civile.
L'OACI établit des normes minimales, qui peuvent être durcies à l'échelon européen.
Le Conseil de l'OACI effectue ses travaux par l'intermédiaire du CAEP comité de la protection de l'environnement. Celui-ci se livre à des études prospectives.
Lors de sa 38° session, l'Assemblée de l'OACI a adopté le 4 octobre 2013 plusieurs résolutions, en particulier une résolution 17/1 intitulée Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale.
L'OACI revendique en ce domaine la qualité de chef de file pour ces questions liées à l'aviation civile internationale, il est demandé aux États de ne pas laisser à d'autres organisations prendre des initiatives pour les questions d'aviation liées à l'environnement. Il est demandé instamment aux états d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale. Ce qui est une critique voilée de l'unilatéralisme pratiqué à l'occasion par l'Union européenne.
Concernant le bruit des aéronefs, la résolution 17/1 de l'Assemblée de l'OACI, dans son appendice C, épingle la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux (lire européens) visant à atténuer le bruit des aéronefs qui pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique.
Le texte reconnaît qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, mais en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI.
Ces objectifs sont appelés à être transposés dans des normes émanant du Conseil.

La directive générale : la lutte contre le bruit est un impératif s'imposant aux pouvoirs publics.
Chaque État - sur le fondement des dispositions internationales sur la sauvegarde des droits de l'homme, à raison des dispositions de la convention de Chicago et de ses annexes , à raison des travaux menés au sein de l'OACI, en application de directives européennes de défense de l'environnement - a l'obligation positive de mener une politique de réduction et d'atténuation des nuisances. La suppression des nuisances est hors d'atteinte. On ne saurait interdire le trafic aérien. On invoque l'intérêt général, la raison d'État, la nécessité du développement de l'industrie du transport aérien.
On peut noter l'arrêt Hatton rendu par la grand chambre de la cour européenne des droits de l'homme, le 8 juillet 2003, dans un contentieux mené par huit britanniques contre le Royaume- Uni, les requérants prétendant que la politique du gouvernement britannique concernant les vols de nuit à l'aéroport d'Heathrow violait leurs droits garantis par l'art. 8 de la convention européenne (toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale …) : la cour considère que les autorités n'ont pas dépassé en l'espèce leur marge d'appréciation dans la recherche d'un juste équilibre entre le droit des personnes à voir respecter leur vie privée et les intérêts concurrents d'autrui et de la société.

Le protocole à l'accord de transport aérien entre l'Union et les États-Unis du 24 juin 2010 contient plusieurs dispositions concernant l'objectif commun de lutte contre le bruit et les nuisances.

Article L. 1521-3 du code des transports

Le code de l'environnement transpose la directive 2002/49 du 25 juin 2002 sur l 'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Il convient d'établir pour les aérodromes civils ayant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE, ordonnance du 12 novembre 2004, art L. 572-1 s. du code de l'environnement. Ces documents sont établis par le préfet.
La carte de bruit permet d'établir l'évaluation globale de l'exposition au bruit et de faire des prévisions.
Les plans de prévention du bruit tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire les niveaux de bruit et à protéger les zones calmes.

Les organes

L'ancienne autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est devenue l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires ACNUSA, art. 174 L. n° 2010-788 du 12 juillet 2010. Elle a conservé son ancien sigle, du moins si on en croit son site internet.

Les attributions de l'ACNUSA sont déterminées par les articles L. 6361-1 et suivants du code des transports : pouvoirs de sanction, de recommandations, de consultation.
L'ACNUSA peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien et autour des aéroports, art. L. 6361-5 du code des transports
Les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes, art. L. 571-13 du code de l'environnement
Les commissions consultatives d'aide aux riverains des aérodromes, art. L. 571-16 du c. de l'env.
Les communautés aéroportuaires, loi du 23 février 2004 : soutenir des actions et des projets destinés à corriger les atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie, sous la présidence du président du conseil régional (une création en Provence), article L. 6363-1 du code des transports

I. La prévention

A. L'action au niveau de la source de la nuisance

1°) Les mesures destinées à réduire les émissions sonores

a. Le retrait progressif des appareils les plus bruyants

On se place sur le terrain de la certification.

On opère des classifications entre les appareils bruyants en se fondant sur les données figurant à l'Annexe 16 à la convention de Chicago.
Annexe 16 : divisée en volume I et volume II, annexe relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avions.
L'Annexe 16, Volume I, Bruit des aéronefs contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques, à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical)
L'Annexe 16, Volume II, Émission des moteurs d'aviation, contient des normes de certification en matière d'émissions pour les nouveaux moteurs d'aviation
Chapitre 2, chapitre 3 et chapitre 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 : une typologie d'aéronefs plus ou moins bruyants

Recherche d'une nouvelle norme acoustique applicable aux aéronefs recevant la certification à partir de 2017 et 2020 (pour les aéronefs de moins de 55 tonnes)

b. Les motoristes doivent limiter le bruit des moteurs

Les industriels s'efforcent de fabriquer et de mettre sur le marché des réacteurs moins bruyants.
Certificats acoustiques
21.A.201 s. annexe partie 21 règlement n° 748/2012 du 3 août 2012
21.A.18, la délivrance du certificat de type suppose le respect des exigences de niveau bruit fixées par les dispositions de l'annexe 16 de la convention de Chicago.
L'OACI : annexe 16, volume I, chapitre 4 et/ou 14, bruit des aéronefs : normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques ; annexe 16, volume II, émission des moteurs d'aviation : normes de certification en matières d'émission pour les nouveaux moteurs d'avion

Chapitre 13 de l'annexe 16, volume I, norme de certification acoustique pour les aéronefs à rotors basculants

Il existe un manuel technique environnemental sur l'utilisation des procédures de certification acoustique des aéronefs, document 9501.

À l'atterrissage, après le toucher des roues, les inverseurs de poussée et les inverseurs du pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

Il convient de limiter le recours dans le temps aux groupes auxiliaires de puissance, qui sont de petites turbines embarquées sur les avions (dans le cône arrière des avions de ligne). Ces groupes fonctionnent lorsque l'avion est en escale, moteurs éteints, pour alimenter l'avion en électricité. On obtient ainsi de l'énergie électrique pour l'éclairage, l'air conditionné, le démarrage des moteurs ou des réacteurs. En vol, ils peuvent servir de générateur de secours.
Il y a une turbine qui entraîne un alternateur et qui comprime l'air, elle dégage du bruit.

Il convient également de limiter les essais moteurs lors des travaux d'entretien et de réparation.

b. Couloirs aériens, zones survolées et trajectoires d'atterrissage ou de décollage

La France

Le ministre chargé de l'aviation civile organise l'espace aérien français et en réglemente l'utilisation. Il réglemente l'ensemble des mouvements des aéronefs. Il procède à l'adoption de dispositif de mesure de bruit et de suivi de trajectoires des aéronefs autour des grands aérodromes.

Remontant à une loi du 8 décembre 2009, l'article L. 6362-1 du code des transports concerne le volume de protection environnementale, qui est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers …. Un décret doit apporter une définition, indiquer les aéronefs visés et les cas de dérogation.

Le commandant de bord d'un aéronef qui vole selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale. Ce vol est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne lorsque ce volume existe.

Un arrêté (abrogé) du 15 novembre 2011 avait établi un nouveau dispositif de la circulation aérienne en région parisienne en ce qui concerne les trajectoires d'arrivée. On a ainsi opéré une refonte complète des trajectoires d'approche autour de Paris. L'altitude d'arrivée des avions a été relevée. Le nouveau dispositif a fait que certaines populations qui n'étaient pas survolées se sont trouvé l'être. 90000 ne l'étaient plus, 50000 sont soumis aux nuisances ! On est parvenu à une réduction des nuisances sonores perçues !
Cet arrêté a été partiellement annulé par le Conseil d'État par une décision du 10 juin 2013, n° 355791, uniquement en ce qui concerne la trajectoire d'arrivée à Roissy en configuration de vent d'Est. L'annulation tient à des raisons de procédure. Le ministre devait consulter pour avis la commission consultative de l'environnement. Celle-ci était irrégulièrement composée, le quorum n'était pas atteint, il y avait tardiveté quant à la fixation de l'ordre du jour.

Plusieurs arrêtés du ministre de l'écologie du 5 septembre 2012 ont à nouveau réglementé le dispositif de la circulation aérienne en région parisienne et le contrôle aérien. Les trajectoires d'arrivée en configuration de vent d'ouest et en configuration de vent d'est ont été à nouveau modifiées. Il a été décidé de relever les altitudes du point à partir duquel les avions sont interceptés par le système de guidance et d'assistance à l'atterrissage aux instruments pour l'approche des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget. Les trajectoires d'approche autour de Paris ont été entièrement refondues.
Ces arrêtés ont été contestés en vain par plusieurs associations de riverains devant le Conseil d'État, 12 février 2014, n° 363655.
Il y avait eu l'accord du directoire de l'espace aérien.
L'enquête publique avait donné lieu à publicité.
Le dossier soumis à l'enquête publique n'était pas incomplet.
La commission consultative de l'environnement propre à chaque aéroport a été consultée.
Orly : 90 000 habitants ne devraient plus être concernés par le survol d'avions en dessous de 1981 mètres d'altitude, 50000 feront l'objet de survols. Réduction de 40000 d'habitants survolés ! Une amélioration !
Même discours pour Roissy.
Le relèvement de l'altitude imposée aux aéronefs lors de l'approche se traduit par une réduction des nuisances sonores.
Le ministre n'est pas lié par les recommandations émises par la commission d'enquête ou par l'avis de l'ACNUSA.
Allongement relatif des trajectoires d'approche pour les avions en provenance du sud-est de la France.
Le principe de la participation du public s'opère par l'enquête publique.

CAT.OP.MPA.130, annexe IV, règlement n° 2012. L'exploitant établit des procédures de départ, approche, arrivée pour chaque type d'avion en prenant en compte la nécessité de réduire les effets du bruit produits par l'avion. La sécurité est prioritaire par rapport à la lutte contre le bruit. Ces procédures sont conçues pour une utilisation simple et sûre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques de vol !

Allemagne contre Suisse

Un conflit s'est élevé entre la Suisse et l'Allemagne concernant les mouvements aériens à proximité de l'aérodrome de Zürich, l'Allemagne se trouve à proximité, à 15km, les riverains allemands sont victimes de nuisances, l'Allemagne a pris des mesures pour réguler les mouvements aériens, la Suisse conteste, mais en vain.
Il existe un accord aérien entre la Communauté et la Suisse.
La Commission européenne a décidé que l'Allemagne pouvait établir des procédures pour les atterrissages et décollages à l'aéroport de Zurich.
Le Tribunal le 9 septembre 2010 a rejeté le recours formé par la confédération helvétique contre cette décision.
La Suisse a formé un pourvoi pour demander à la CJUE l'annulation du jugement du Tribunal.
L'avocat général Nilo Jääskinen a présenté le 13 septembre 2012, dans cette affaire C-547/10 P, des conclusions allant dans le sens du rejet du pourvoi. Il estime que la demande formée par la Suisse est recevable. Les mesures prises par l'Allemagne se bornent à empêcher à certaines périodes le survol d'une partie du territoire allemand proche de la frontière suisse, ce survol est autorisé à une altitude plus élevée. Ces mesures nécessitent seulement une modification de la trajectoire des vols.
La CJUE a rendu son arrêt le 7 mars 2013, le pourvoi formé par la Suisse est rejeté. Les mesures prévues par le 213°

RA impliquent non pas une interdiction de passage à travers l'espace aérien allemand des vols au départ ou à destination de l'aéroport de Kloten, mais une simple modification de la trajectoire de ceux-ci. Ces mesures se bornent à empêcher, à certaines périodes, le survol à basse altitude de la partie du territoire allemand située près de la frontière suisse, tandis que le survol du même territoire à une altitude plus élevée demeure toujours possible. Il s'agit de réduire la nuisance sonore.

c. Les restrictions locales d'exploitation dans les aéroports

En ce qui concerne les grands aérodromes soumis à un trafic intense, les nuisances aériennes pour les riverains sont certaines. Les riverains des petits aérodromes n'échappent pas forcément à cette gêne. Certains souhaitent que l'on réduise de manière autoritaire les mouvements des appareils aériens autorisés à décoller et à atterrir. Ils envisagent l'interdiction ou la limitation de certains vols de jour ou de nuit
Certains estiment qu'il faudrait aller jusqu' instaurer un couvre- feu nocturne sur certains aérodromes pour permettre riverains la prise d'un repos réparateur.

Avec les restrictions d'exploitation, certains appareils sont interdits de mouvement sur certains aérodromes, à certaines heures du jour ou de la nuit. L'accès à l'aérodrome est limité, réduit, voire interdit.
Le pouvoir réglementaire détient des armes juridiques qu'il peut utiliser dans l'intérêt général. Il lui suffit d'utiliser les moyens que lui accorde la partie réglementaire du code de l'aviation civile. L'OACI voit cependant avec défaveur les mesures nationales écartant de certains aérodromes les appareils relativement anciens et bruyants. L'OACI préconise l' »approche équilibrée » de la gestion du bruit ainsi que l'adoption de mesures particulières compte tenu de la situation de chaque aérodrome. La résolution 17/1 du 4 octobre 2013 prise lors de la 38° assemblée reprend cette position.

Les pouvoirs publics peuvent se prévaloir soit d'une norme française soit d'une norme européenne pour justifier une restriction d'exploitation. La réglementation européenne ne concerne d'ailleurs que les grands aérodromes et ne porte pas sur les petits appareils.

i. La France

Un arrêté ministériel du 29 juillet 2011 était relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus- le Noble dans le département des Yvelines. Cet arrêté interdit tout trafic d'aéronefs à motorisation thermique le dimanche et jours fériés de 12 h à 15 h entre le 1° avril et le 30 septembre. Le comité régional aéronautique d'Ille de France demande au Conseil d'État d'annuler l'arrêté. La requête est rejetée.
La haute juridiction administrative valide la décision ministérielle au regard de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile : » L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient ».
L'arrêt du 29 avril 2013, n° 353220, indique qu'en vertu de ces dispositions, le ministre peut réglementer, dans l'intérêt général, l'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique en vue notamment de réduire les nuisances sonores pour les riverains de ces aérodromes.
Les mesures retenues en vue de réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aérodrome sont proportionnées, compte tenu de l'ensemble des intérêts en présence, et ne comportent pas de sujétions excessives pour les usagers de l'aérodrome de TOUSSUS- le- Noble.

Les aérodromes du I de l'article 1609 quatervivies A du code général des impôts
Des restrictions d'exploitation peuvent également être prises, sur le fondement de l'article R. 221-8 CAC, au sens du e de l'art. 2 de la directive du 26 mars 2002, sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater vicies A CGI.

Le préfet du Var et le sous-préfet de Draguignan réglementent les mouvements d'hélicoptères à Saint Tropez, Ramatuelle, Grimaud et Gassin.
CAA Marseille, 4 octobre 2013

ii. L'Europe

La réglementation européenne évolue et se précise.

. L'histoire

La directive n° 2002/30 du 26 mars 2002 prévoyait la possibilité d'introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit spécifique à chaque aéroport.
La restriction d'exploitation pouvait conduire à l'interdiction d'accès à l'aéroport des avions à réaction subsonique, interdiction totale ou partielle.

C'est ainsi que certains arrêtés ministériels ont introduit sur le fondement de la directive des restrictions d'exploitation
. À l'aérodrome du Bourget, A. du 16 février 2011,
. sur l'aérodrome de Paris Roissy Charles De Gaulle, A. du 20 septembre 2011 (certains appareils ne peuvent pas décoller ou atterrir entre 22 H et 6 H du matin) (selon un arrêté du 17 novembre 2014 modifiant celui de 2011, toute utilisation de procédure d'arrivée à l'aéroport Paris Charles De Gaulle en configuration face à l'est, en provenance du sud -est, et passant au sud de la plate- forme à partir du point MOSUD est interdite dès lors qu'elle s'effectuerait avec un passage audit point MOSUD entre 22 H 20 et heures, heures locales),
. Sur celui de Marseille Provence, A. du 3 mai 2012.

La CJUE a eu à connaître du problème de compatibilité entre cette réglementation d'origine européenne et une réglementation nationale en matière d'environnement. L'arrêt porte la date du 8 septembre 2011, affaire European Air Transport, C-120/10. Cette entreprise de transport aérien EAT opère à l'aéroport de Bruxelles, elle contestait une amende de 56 113 euros qui lui avait été infligée sur le fondement de la réglementation belge et bruxelloise destinée à lutter contre le bruit dans le milieu urbain. La haute juridiction considère que la réglementation en cause qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport ne constituait pas en tant que telle une interdiction d'accès à l'aéroport de Bruxelles National, il n'y avait pas restriction d'exploitation. La CJUE indique cependant que la réglementation environnementale peut avoir en raison du contexte les mêmes effets qu'une interdiction d'accès, en particulier si les limites imposées sont si restrictives qu'elles contraignent les exploitants à renoncer à leur activité. Il appartient à la cour de renvoi d'apprécier si les mesures adoptées par l'autorité de Bruxelles ont les mêmes effets qu'une interdiction d'accès.

. Nous devons désormais tenir compte du règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014 concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union. L. Grard, Limitation du bruit autour des aéroports, Revue de droit des transports juillet 2014 comm. 46. Cette introduction doit s'opérer dans le cadre d'une approche équilibrée. Ce règlement entre en vigueur le 13 juin 2016. Il abroge à cette date la directive 2002/30/CE. Les mesures prises sous l'empire des textes antérieurs sont maintenues, sauf révision, art. 14.
Ce règlement n'est destiné à s'appliquer qu'aux États qui disposent d'un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année. Article 2.
Ne sont concernés par cette réglementation européenne restrictive que les aéronefs civils ayant au moins 19 sièges passagers ou ceux ayant une masse au décollage de plus 34 000 kg. Article 2.
Un statut de faveur est possible pour les aéronefs des pays en développement, art. 9.
Il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, la Commission envisage toutefois une révision de la directive 2002/49/CE à propos des méthodes de calcul du bruit et sur les effets du bruit sur la santé.
Les restrictions d'exploitation liées au bruit ne doivent être prises que comme remède ultime, lorsque les autres mesures d'approche équilibrée ne suffisent pas.
Il y a dans chaque État une (voire plusieurs) autorités indépendantes (avec possibilité d'appel) qui prend ou prennent les mesures de restrictions, aéroport par aéroport. Art. 3 et 4.
L'article 5 indique les critères d'adoption des mesures : retrait d'aéronefs bruyants (aéronefs présentant une faible marge de conformité), restriction et interdiction d'exploitation pour certaines pistes ou pour certaines périodes de la journée.
La décision n'entre pas en vigueur immédiatement, on prévoit un préavis de 6 mois.
La Commission dispose d'un droit de regard. Art. 8. Il ne semble cependant pas qu'elle puisse briser la mesure adoptée à l'échelon national.

Il semble a priori que cette réglementation européenne, d'esprit plutôt favorable aux transporteurs et indirectement peu favorable pour les amateurs de calme et de silence, ne puisse être contredite par une disposition de droit interne plus rigoureuse.

2°) La fiscalité anti-bruit

La taxe sur les nuisances sonores aériennes TNSA, 2004. Article 1609 quater vicies A CGI
La taxe est due par tout exploitant d'aéronef
Le fait générateur de la taxe est le décollage de l'aéronef à partir d'un aérodrome bénéficiaire
La taxe est modulée, elle dépend du groupe acoustique auquel appartient l'appareil, elle est majorée en cas de vol de nuit
Cette taxe est perçue par les personnes exploitant les aérodromes ayant un trafic excédant certains seuils
Le produit de la taxe est affecté au financement des aides versées aux riverains et au remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux de réduction des nuisances

B. L'aménagement du territoire, la politique de l'environnement et l'urbanisme aérien

I. Introduire la dimension nuisances lors de la création des aérodromes et de la construction de nouvelles pistes

L'idéal serait certes de construire les nouveaux aéroports à l'écart des zones sensibles au bruit.
Objection : la distance si on crée l'aérodrome dans un lieu désertique à des dizaines de km de l'agglomération qu'on entend desservir. D'autant que dans les pays développés ou non les zones inhabitées sont rares.

2. La limitation des constructions d'immeubles à proximité des aérodromes. Articles L. 147-1 s. du code de l'urbanisme.

Le plan d'exposition au bruit
Il existe une réglementation relativement sévère concernant les aérodromes de Bâle, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice, Roissy, Orly et Toulouse. Il faut établir un PEB. Le *plan d'exposition au bruit* est un document d'urbanisme qui détermine des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'appliquent des contraintes d'urbanisme.
La loi délimite différentes zones géographiques gravitant autour de l'aérodrome.
. Il existe des zones de fort bruit A et B, où la construction de logements est quasiment interdite
. On prévoit une zone C de bruit modéré, où la construction de logements est limitée : on y admet les constructions individuelles non groupées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics
. Il y a une zone D, où les constructions sont autorisées avec obligation de mesures d'isolation acoustique.

Voir l'arrêt du Conseil d'État du 30 décembre 2003, n° 249908, rejetant la requête d'une association demandant l'annulation de l'arrêté préfectoral approuvant une révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon-Satolas Saint Exupéry

En cas de location immobilière, le contrat doit indiquer dans quelle zone de bruit se trouve le bien loué.

En cas de vente d'un immeuble exposé aux nuisances acoustiques, on a vu des acquéreurs prétendre en vain avoir été victimes d'un dol (réticence dolosive) de la part du vendeur : Paris, 18 décembre 2014, n° de RG : 13/17957. Il s'agissait en l'espèce de la vente d'un immeuble situé à Guigne ville (91, Essonne), les acquéreurs prétendaient que la venderesse n'ignorait pas les nuisances aériennes liées à la modification du trafic aérien, l'immeuble se trouvait dans le périmètre d'une vaste station d'hydrocarbures avec aléoduc (?), le tribunal de Bobigny avait annulé la vente, la cour infirme sur ce point, il n'était pas établi que le vendeur était informée de ce projet de modification.
Il est évident que la valeur d'un immeuble se ressent de sa situation dans une zone de fortes nuisances.

Il y a des normes moins exigeantes en ce qui concerne les constructions à réaliser autour des aérodromes de petite taille avec un trafic irrégulier et limité et certains aérodromes militaires, décret du 26 décembre 2012 modifiant le code de l'urbanisme

Les projets de construction, à proximité des aérodromes, relèvent plus largement du droit de l'urbanisme, voir l'arrêt de la cour administrative d'appel de Nancy du 24 avril 2014, n° 13NC01319, rendu dans un dossier de refus de délivrance d'un permis de construire par le maire de Saint Louis d'un projet de construction d'un hôtel dans

l'enceinte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

3. L'aide aux riverains pour réaliser l'insonorisation des bâtiments

Art. L. 571-14 et suivants du code de l'environnement. R. 571-85.
Le *plan de gêne sonore*
Le financement à la charge des exploitants d'aérodromes avec le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes
Un décret du 23 décembre 2011 avait prévu jusqu'au 31 décembre 2013, sous certaines conditions, une aide pouvant aller jusqu'à 100 %.

La cour administrative d'appel de Paris a connu d'une affaire, le 22 novembre 2012, n° 12PA00906, d'aide octroyée à l'hôpital de Villeneuve Saint Georges pour la réalisation de travaux d'insonorisation, le hic c'est que l'hôpital est situé en dehors du périmètre du plan de gêne sonore de l'aéroport d'Orly, l'octroi de l'aide est donc illégal, le fait que les bâtiments soient exposés à des nuisances aéroportuaires croissantes et qu'il convient de prémunir les patients est inopérant. Les travaux ont été réalisés, la juridiction ordonne à l'ADP d'obtenir la résolution du contrat d'aide, à défaut d'entente sur cette solution de saisir le juge du contrat pour qu'il en règle les modalités. L'octroi de cette somme d'argent par l'ADP pourrait être légitimé au titre de la responsabilité de l'entité gestionnaire de l'outillage public, cf. infra.

II. LES SANCTIONS

A. La répression

1. Les sanctions administratives

Le pouvoir de sanction appartenant au ministre chargé de l'aviation civile d'infliger une amende administrative à l'exploitant d'aéronef civil qui exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des avions bruyants, art. R. 160-1, I, 2°, CAC.

Les sanctions administratives prononcées par l'ACNUSA, L. 8 décembre 2009.
L'ancienne ACNUSA est devenue aux termes de la loi du 12 juillet 2010 l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, art. L. 6361-12 du code de transports. Elle a conservé son sigle.
M. Victor Haïm nommé président de l'ACNUSA par décret du 12 avril 2012
Les manquements coupables
La personne susceptible d'être sanctionnée
Les aspects procéduraux
Prescription biennale
La constatation des manquements
L'instruction contradictoire
Le rapporteur notifie le dossier complet à la personne concernée, qui présente ses observations
L'amende
Le recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État
Conseil d'État, 13 juillet 2010, n° 334748, rejet des requêtes formées par la compagnie Air France ayant été condamnée au paiement d'amendes administratives par l'ACNUSA pour avoir procédé à Roissy à des décollages tardifs entre minuit et 5 H du matin concernant des vols non programmés et sans disposer d'un créneau horaire correspondant)

3. L'appel au droit pénal

L.150-1 et 2 CAC, article L.6232-4 du code des transports. Commettent une infraction pénale l'exploitant qui met en service et le pilote qui conduit un aéronef en l'absence du certificat de nuisances obligatoire (ou en faisant état

d’un certificat obsolète)

B. La réparation du dommage

1. La responsabilité civile

La jurisprudence a instauré un régime prétorien hybride de responsabilité combinant à la fois la responsabilité de plein droit de l’exploitant d’aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface du fait des évolutions de l’appareil de l’article L. 141-2 CAC devenu l’ art. L. 6131-2 du code des transports et la responsabilité au titre des troubles anormaux de voisinage.

La victime doit supporter les inconvénients normaux de voisinage d‘un aéroport : chacun doit tolérer dans une certaine limite le bruit non excessif des moteurs d’avion.

La victime doit établir, pour engager la responsabilité de l’exploitant d’aéronef, qu’elle se trouve victime de troubles anormaux de voisinage.

Cf. Frédéric ROUVIERE, Les troubles anormaux de voisinage comme application du droit commun de la responsabilité civile, Gazette du Palais, 2 septembre 2014, n° 245, p. 14

Même si elle se trouve dans cette situation, la victime se verra opposer par le défendeur le fait justificatif de la *pré- occupation*, elle est sans action si elle est allé demeurer dans une zone déjà affectée par les nuisances acoustiques ou dans une zone où la création d’un aérodrome avait été antérieurement décidée. Le défendeur lui opposera une imprévoyance fautive. Le système juridique confère ainsi un droit d’antériorité à l’auteur de la nuisance du moment que celle-ci est liée à de activités agricoles, industrielles artisanales ou commerciales.
L’art. L. 112-16 du code de la construction et de l‘habitation est déclaré conforme à la constitution par le Conseil constitutionnel, décision QPC du 8 avril 2011. Le demandeur invoquait la charte de l’environnement.
Le Conseil Constitutionnel dispose cependant que l’article L. 112-16 ne fait pas obstacle à une action en responsabilité fondée sur la faute.
L’armée ne peut se prévaloir de ce moyen de défense, la disposition législative ne visant pas les activités liées aux nécessités de la Défense nationale. Il est paradoxal d’exempter des activités économiques lucratives et de ne pas viser les vols de l’armée de l’air. Cf. infra à propos de la responsabilité administrative. Les activités militaires relèvent en principe des dispositions du droit public et échappent a priori en cas de contentieux à la compétence des tribunaux judiciaires, même si les appareils d’État sont soumis aux règles du code des transports en ce qui concerne le droit de la responsabilité vis-à-vis des tiers. Art. L. 6100-1 : Les dispositions du titre III du livre I° de la présente partie relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l’exploitant, sont applicables aux aéronefs militaires, et aux aéronefs appartenant à l’État et exclusivement affectés à un service public. On peut toujours faire remarquer que le système élaboré en jurisprudence en matière de responsabilité pour nuisances acoustiques tient certes compte des règles figurant dans le code des transports, mais qu’il est largement tributaire de la construction jurisprudentielle relative à la responsabilité civile au titre des troubles anormaux de voisinage.

L’aggravation des nuisances
La situation est la suivante. Création de l’aérodrome, nuisances faibles. Modifications, accroissement du trafic, création de nouvelles pistes, allongement des pistes. Nuisances majeures. Quid des habitants installés dans la zone entre la création de l’aérodrome et l’accroissement des nuisances ? Les auteurs des nuisances acoustiques peuvent-ils continuer à leur opposer l’immunité ou le fait justificatif tiré de l’incidence de la pré- occupation ? Nous étions là avant vous.

La nécessité d’un procès interminable
Un mécanisme d’indemnisation largement symbolique
La possibilité d’un recours du transporteur condamné contre l’aéroport, C.E. 6 février 1987

2. La responsabilité administrative

a. la responsabilité de l’État au titre de nuisances émanant de l’armée de l’air

La détonation balistique

Les nuisances sonores engendrées par les hélicoptères de la base aéronautique navale d'Hyères. Des riverains ont assigné l'État (l'agent judiciaire du trésor et le préfet du Var) devant les juridictions judiciaires pour faite interdire à la base navale de survoler en hélicoptère le quartier des Pesquiers, celui de l'hippodrome et celui du port. La cour d'Aix avait rejeté l'exception d'incompétence soulevée par l'agent judiciaire du trésor au profit des juridictions administratives, l'arrêt énonçait que l'ouvrage public aéroportuaire n'était nullement en cause. La cassation a été prononcée par la 1° chambre civile, 23 février 2012, n° 10-27336, au visa de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et de la loi du 31 décembre 1957. Il résulte de ces textes qu'en cas d'action en responsabilité tendant à la réparation des dommages causés par un véhicule, les tribunaux judiciaires ne sont compétents que pour autant que le préjudice invoqué trouve sa cause déterminante dans l'action du véhicule, et non dans l'existence, l'organisation ou les conditions de fonctionnement d'un ouvrage public. Les hélicoptères appartiennent à la base aéronautique navale, le préjudice trouvait sa cause déterminante dans l'existence et les conditions de fonctionnement de l'ouvrage public. L'incompétence des tribunaux judiciaires est prononcée.

c. la responsabilité de l'entité concessionnaire d'ouvrage public

Cette responsabilité peut être mise en cause soit dans le cadre d'une action formée directement par une victime de la nuisance soit par une compagnie aérienne condamnée et agissant en garantie contre la CCI ou la société gestionnaire

Demande exercée directement par la victime contre la CCI

C.E. 20 novembre 1992, la commune de Saint VICTORET fait condamner la CCI de Marseille, le préjudice trouve directement son origine dans le fonctionnement et l'exploitation de l'ouvrage public concédé

CAA Marseille, 11 janvier 2010, n° 07MA01967, une habitante de Saint VICTORET échoue dans sa tentative de faire condamner la CCI de Marseille Provence, gestionnaire de l'aérodrome créé en 1922, habitation acquise par les parents en 1958, la demande était de 2001, alors que l'accroissement des nuisances dû à l'allongement de la piste principale était daté de 1979, la demande subit la prescription alors décennale, elle était tardive. La juridiction n'en admet pas moins au niveau des principes que la requérante pouvait invoquer la responsabilité de la CCI si la modification des équipements ou des modalités de fonctionnement de l'ouvrage avait aggravé, depuis son installation, les sujétions normales résultant du voisinage d'un aéroport en activité. Le caractère imprévisible de cette aggravation ne peut résulter de la seule aggravation quantitative des nuisances mais seulement d'un changement de la structure ou le mode d'exploitation de l'ouvrage.

Sur recours

C.E. 6 février 1987, RFDA 1987. 56, conclusions Guillaume, l'ADP est condamné sur recours d'Air France et de la Panam à plus d'un million de francs, l'implantation et le fonctionnement normal d'ADP sont la cause directe et certaine des troubles de voisinage subis par la commune de Villeneuve le roi.
L'arrêt décide qu'ADP ne peut pas appeler l'État en garantie.

SECTION II.
LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE ET LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

La préservation de la qualité de l'air

Il convient de partir des faits. Les moteurs d'avions fonctionnent avec du carburant fossile extrait de puits pétroliers. Cette combustion se traduit par des émissions de substances plus ou moins toxiques. Les rejets et les émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'autres substances nuisibles dans l'atmosphère par les réacteurs d'avions sont une source incontestable de pollution. Ces émissions sont en grande partie produites en altitude. On leur accorde des effets plus ou moins dangereux pour l'avenir de l'humanité.
L'augmentation des températures. Le changement climatique. Les effets néfastes pour la santé.
Le constat : on attribue 2 % des émissions de CO_2 à l'avion.
L'aviation dégage des émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de vapeur d'eau, des particules de sulfate et de suie. Les émissions de NOx et de particules de matière (PM). La formation des traînées de condensation (contrails) et de cirrus. Les effets des nuages cirrus sont mal connus. Une étude anglaise indique que les vols de nuit et les vols hivernaux contribuent nettement à l'effet de serre.
L'objectif politique : favoriser la réduction des émissions planétaires des gaz à effet de serre. Limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale.
Que faire ?
On ne peut pas songer sérieusement à interdire ou à réduire massivement la navigation aérienne, et de revenir à la marine à voile !
La communauté scientifique mène des travaux pour un nouveau carburant, on parle de carburants alternatifs durables, qui sont des bio-carburants. On a déjà effectué nombre de vols avec ces nouveaux produits. Qui sont des mélanges à 50%. Huiles végétales. Produits issus de la biomasse, résidus de bois ou de paille. L'obstacle du prix est mis en lumière.
Les avions des compagnies membres du groupe de la Lufthansa devraient pour un an, à partir de mars 2015, s'approvisionner à Oslo auprès de Statoil Aviation en bio-carburant.
Les nouveaux moteurs consomment moins de kérosène que les anciens.
On a songé à l'arme pécuniaire en faisant payer les pollueurs, on les autorise à polluer, mais il faut payer. Étant entendu bien évidemment que le prix exigé des exploitants sera incorporé par le transporteur dans le billet vendu à la clientèle.
Il serait souhaitable que les États prennent en commun des mesures adéquates pour lutter contre le phénomène des rejets. Le multilatéralisme présente de grands avantages. Nombre d'États expriment cependant leur réticence pour une action décisive.
L'Union européenne a pris en ce domaine une position en flèche, qui a suscité l'opposition de la part de puissances comme la Chine, l'Inde ou les États-Unis. Il n'existait pas de véritable consensus au niveau mondial, des déclarations d'intention étaient proférées, une volonté unanime prête à des mesures dures contre les auteurs des nuisances n'existait certainement pas.
La 38° session de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal début octobre 2013 dénote un changement d'attitude, les États participants ont pris dans le cadre de l'OACI, même si subsistent des réserves de la part des États-Unis, des résolutions énergiques qui devraient se traduire à l'échelon mondial par des décisions concrètes dans la décennie à venir.

L'INVENTAIRE DES SOURCES DU DROIT

Les recommandations et le dispositif normatif à l'encontre des émissions des moteurs d'avion se situent à l'échelon mondial, à l'échelon régional, à l'échelon national.

§ I. La planète

La présence d'un grand nombre d'instruments diplomatiques, de tenue de conférences hautement médiatisées et de projets plus ou réalistes. Certains sont de portée généraliste, d'autres intéressent davantage le monde aérien.
Il est très difficile d'obtenir un accord mondial, d'autant que les pollueurs sont en général les pays les plus industrialisés et les plus puissants de la planète. En tempérant ce propos, car c'est en ces pays qu'une fraction importante de la population met la défense de l'environnement au nombre de ses idéaux.

A. Les instruments diplomatiques de portée générale

[La convention de Genève du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et le protocole de Göteborg du 30 novembre 1999 relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique]
[La convention de Vienne et le protocole de Montréal du 16 septembre 1987 sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone]

La convention- cadre des Nations- Unies sur les changements climatiques CCNUCC, conclue à New York le 9 mai 1992, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.
Les changements climatiques constituent une menace pour les écosystèmes, la production alimentaire, la santé humaine.
Pour atteindre l'objectif de 2 °, il faudrait stabiliser la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à environ 450 ppmv équivalent CO2

Le protocole de Kyoto à la CCNUCC, signé le 11 décembre 1997, était entré en vigueur le 16 février 2005 : les pays industriels développés doivent chercher, par l'intermédiaire de l'OACI, à réduire les émissions des gaz à effet de serre (non réglementés par le protocole de Montréal) provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens I.
L'amendement de Doha instaure une 2° période d'engagement allant du 1° janvier 2013 au 31 décembre 2020.
Le règlement n° 662/2014 du 15 mai 2014 modifie le règlement n° 525/2013 propre à la mise en œuvre technique du protocole de Kyoto. Ce règlement concerne la mise en œuvre des engagements pris par l'UE t ses États membres dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler l'amendement de Doha.
Une loi (française) du 30 décembre 2014 autorise la ratification de l'amendement au protocole de Kyoto adopté à Doha le 8 décembre 2012.

La convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement

Le protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants se rapportant à la convention de 1998, signé à Kiev le 21 mai 2003

La conférence de Bali de décembre 2007
La conférence de Copenhague de décembre 2009 adoptant un accord non contraignant à la portée incertaine
La conférence de Cancun
Le sommet de Rio+20 en juin 2012
Le sommet de l'ONU sur le climat tenu à Doha en décembre 2012 : un accord sur un Kyoto II applicable jusqu'en 2020 liant en particulier les États membres de l'UE et l'Australie
La conférence de Varsovie en novembre 2013 : une feuille de route pour 2015
Une conférence en Indonésie sur le climat en février 2014
La conférence sur le climat tenue à New York en septembre 2014
Une conférence de Lima en décembre 2014
Une conférence de Paris fin 2015

B. Les dispositions normatives propres à l'aviation civile

La lutte contre le changement climatique prise en charge par le milieu aérien et l'OACI

Le GIACC est le groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

La fonction de l'OACI
Annexe 16 - protection de l'environnement - les oxydes d'azote – dioxyde d'azote NO2 gaz toxique résultant du processus de combustion utilisé pour les moteurs de véhicules
Les résolutions prises au sein de l'OACI

Les réserves émanant des États membres de la Communauté et de 15 autres gouvernements européens à l'égard de l'appendice L de la résolution A36-22 de septembre 2007 de l'assemblée de l'OACI, appendice par lequel l'assemblée prie instamment les états de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres états contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre des états. Les États auteurs des réserves se réservent le droit d'adopter des mesures.
Mise en place de programmes nationaux ou régionaux pour atténuer les changements climatiques
Le comité de la protection en environnement de l'aviation CAEP de l'OACI fixe en février 2010 un calendrier pour l'élaboration d'une norme sur le CO2 applicable aux aéronefs commerciaux d'ici 2013
Le CAEP recommande des normes sur les oxydes d'azote applicables aux nouveaux moteurs certifiés après le 31 décembre 2013
L'assemblée de l'OACI de septembre - octobre 2010 : résolution A37-19 : et A37-20 : une résolution vise à réduire jusqu'en 2050 la contribution des émissions de l'aviation aux changements climatiques ; des réserves des USA et de la Belgique au nom de l'UE
Les recherches en matière de carburants alternatifs
La recherche problématique d'un accord mondial après 2012 : l'UE est prête à des objectifs plus ambitieux pour autant que les autres États industriels (lire les EU) fassent des réductions comparables et que les pays en développement avancés (lire la Chine et l'Inde) apportent leur contribution.
La conférence de Cancun de novembre - décembre 2010 et l'adoption d'un certain nombre de résolutions. La conférence de Durban, qui parvient péniblement à un accord en demi-teinte en décembre 2011 devant mener à la conclusion d'une nouvelle convention.
L'OACI a tenu en mai 2011 des ateliers de formation destinés à produire des plans d'action nationaux pour réduire les émissions, Mexico, Bangkok
Mise en place en novembre 2012 par le conseil de l'OACI d'un groupe spécial de haut niveau pour formuler des propositions en matière de politique environnementale
Un communiqué du 14 février 2013 fait état de progrès concernant la lutte contre le CO2 et contre le bruit émanant des moteurs à l'échelon du comité de l'OACI pour la protection de l'environnement (CAEP).
3° symposium sur l'environnement en mai 2013 à Montréal
Le comité exécutif en prévision de la 38° session a préparé une note concernant les « Mesures basées sur le marché », MBM.
La note prospective est relative à l'instauration éventuelle d'un régime mondial de MBM, un programme MBM mondial est considéré comme faisable. Plusieurs variantes sont envisageables. L'idée commune est de mettre à la charge des exploitants l'obligation d'acheter des unités d'émission, pour compenser les émissions réalisées. Les recettes seraient affectées à la lutte contre le changement climatique. L'une des difficultés est de prévoir un seuil de minimis, pouvant concerner 20% des exploitants. A été envisagé un seuil de minimis exemptant les exploitants et les États se trouvant sous le seuil de 1 % des TKP internationales.
Les particules ultrafines des gaz d'échappement. Élaboration d'une norme de certification sur les PM non volatiles pour les moteurs d'avion, nvPM.
L'assemblée de l'OACI tenue à Montréal fin septembre début octobre 2013, 38° session.
L'assemblée a adopté le 4 octobre 2013, avec la réserve de certains États, la résolution 17/2 :
« Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Changements climatiques. »
La résolution est importante en ce qu'elle décide la mise en place d'un régime mondial de mesures basées sur le marché MBM. L'objectif est de réduire en 2020 de 50 % les émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005.
Paragraphe 18. À compter de 2020.
Exemptions au profit des États et des exploitants de faible niveau d'activité.
La résolution ne fait pas obstacle à l'élaboration de nouvelles MBM ou à la mise en œuvre des MBM existantes
Une conférence sur le climat tenue en Indonésie en février 2014
La 39° session est attendue en 2016
L'OACI a publié un communiqué le 23 septembre 2014 dans le cadre du sommet des nations unies sur le climat annonçant le lancement d'une action concertée du secteur aéronautique pour le climat entre l'OACI et le secteur de l'aviation représenté par l'ATAG groupe d'action sur les transports aériens, qui a comme bailleurs de fonds des industriels comme Airbus et Boeing, des motoristes et l'IATA. L'industrie du transport aérien s'est engagée sur la voie d'une croissance durable fondée sur un partenariat entre les pouvoirs publics et tous les secteurs d'activité commerciale. Par l'intermédiaire de l'OACI, les gouvernements travaillent avec l'industrie pour réduire les émissions liées à l'aviation. Le secteur prend des mesures qui stabiliseront les émissions nettes de dioxyde de carbone CO2 à partir de 2020. Le secteur de l'aviation s'est engagé à réduire d'ici 2050 les émissions nettes de CO2

de moitié par rapport au niveau de 2005. L'OACI et l'industrie appuient le développement de carburants alternatifs ainsi que l'élaboration d'une norme mondiale sur les CO2 applicable aux nouveaux appareils

§ II. L'Europe

L'Union Européenne, très sensibilisée à l'idée de lutter contre la pollution de l'atmosphère, a élaboré ces dernières années des mesures très techniques pour limiter le réchauffement de la planète. Elle s'est heurtée aux résistances d'États aussi puissants que la Chine et les États-Unis.

- Mesures à l'encontre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. En application du protocole de Montréal. Règlement n° 1088/2013 du 4 novembre 2013, les importations et exportations de produits et d'équipements qui contiennent des halons ou qui en sont tributaires pour les utilisations critiques à bord des aéronefs sont soumises à un régime de délivrance de licences générales, et non de licences distinctes pour chaque importation ou chaque exportation, modifiant le règlement n° 1005/2009 du 16 septembre 2009. Souci d'éviter d'immobiliser les avions au sol. Le halon est un gaz inerte utilisé pour l'extinction des incendies.
  Le règlement n° 206/2014 du 4 mars 2014 concerne les potentiels de réchauffement planétaire des gaz à effet de serre autres que le CO^2.

- La lutte contre le CO2. On peut dire de façon très simpliste que cette politique européenne est la traduction de l'adage suivant lequel les pollueurs doivent être les payeurs. L'Europe a assuré la mise en œuvre d'une politique normative d'esprit très écologiste en dissentiment avec le gouvernement américain et les intérêts des transporteurs américains.

Une directive 2003/87 du 13 octobre 2003 avait établi un système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (et modifié la directive 96/61).
Ce système ne concernait initialement que les activités industrielles terrestres.
Une décision de la Commission du 22 octobre 2010, 2010/634/UE, décide que pour 2013, la quantité totale de quotas pour l'ensemble de l'Union visés à l'article 9 et 9 bis § 1 et 2 de la directive 2003/87/CE s'élève à 2 039 152 882.
Une autre décision de la Commission européenne du 30 juin 2011 fixe des quantités de quotas : la directive a été intégrée dans l'accord EEE, la commission fixe le référentiel pour l'ensemble de l'EEE.

Le secteur aérien est resté dans les premiers temps étranger à cette réglementation. Cette exclusion a cessé. Les activités aériennes sont désormais intégrées dans le système européen d'échange de quotas d'émission depuis la directive 2008/101 du 19 novembre **2008**, modifiant la directive 2003 /87/CE.

Jusqu'à la conclusion d'un accord mondial global, l'Union européenne prenait l'engagement d'ici 2020 de réduire ses émissions d'au moins 20% par rapport aux niveaux atteints en 1990.

L'Union s'est décidée à poser des règles unilatérales, mais elle s'est déclarée disposée à conclure des accords avec des États tiers, prélude à un accord mondial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. Il était convenu que, si un État tiers prenait des mesures pour réduire l'impact sur le climat des vols partant de ce pays pour atterrir dans l'UE, la Commission prendrait des mesures pour assurer une interaction entre le système européen et les mesures prises par cet État tiers.

A. <u>La mise en cause en vain de la légalité et de la validité de la réglementation européenne au regard du droit international</u>

La confrontation entre le droit européen et les grands principes du droit international public, tant coutumier que conventionnel.
La législation européenne a été contestée par certains États, comme les États-Unis, la Chine, l'Algérie.
Plusieurs compagnies américaines ont contesté en justice la validité de la directive européenne 2008/101du 19 novembre 2008, elles ont prétendu qu'elle était contraire au droit international coutumier, à la convention de Chicago, au protocole de Kyoto et à l'accord de ciel ouvert puisqu'elle applique le système d'échange des quotas à la partie des vols ayant lieu en dehors de l'espace aérien des États membres de l'UE.

Comment la liaison du contentieux s'est-elle opérée ? Le secrétaire d'État (britannique) à l'énergie et au changement de climat a entendu appliquer le droit européen, le litige a été porté devant la division du banc de la reine, qui a formé un recours préjudiciel devant la CJUE le 22 juillet 2010, affaire C-366/10.

Nous avons disposé dans un premier temps des conclusions de l'avocat général Juliane Kokott du 6 octobre 2011, longues de 52 pages. La décision à rendre par la CJUE était importante parce qu'elle est destinée à fixer les rapports entre le droit de l'union européenne et le droit international public. L'avocat général estime que l'union est liée par le droit international public, elle doit exercer ses compétences dans le respect du droit international public. La validité des actes des organes européens serait mise en cause en cas de contrariété avec les règles du droit international.
Des particuliers peuvent-ils invoquer en justice des conventions internationales et le droit coutumier pour faire échec à un acte normatif émanant de l'union européenne ? L'avocat général estime que d'une manière globale et générale un particulier ne peut pas systématiquement invoquer les principes de droit international pour tenir en échec la réglementation européenne. C'est à la CJ de déterminer si les dispositions d'un accord international engendrent pour les justiciables le droit de s'en prévaloir en justice, en vue de contester la validité d'un acte juridique de l'Union. La CJUE se détermine compte tenu de l'esprit, de l'économie et des termes de l'accord. La question doit être vérifiée pour chaque disposition de droit international invoquée. Une convention internationale ne peut être invoquée en justice par des particuliers que si cette convention confère des droits aux particuliers dont ils peuvent se prévaloir en justice.
L'avocat général estime qu'on ne peut pas conclure à l'applicabilité directe du protocole de Kyoto, c'est un document qui régit uniquement les relations entre Etats. D'autant que les requérants appartiennent aux États-Unis qui n'ont pas ratifié le protocole. Le texte met à la charge des états des obligations, mais ces obligations ne sont pas assez précises pour produire des effets directs au profit (ou à la charge) des particuliers.
Il estime en revanche que l'accord ciel ouvert s'adresse aux compagnies aériennes. L'avocat général ne retient cependant que les dispositions à caractère inconditionnel, ne nécessitant aucune mesure d'exécution interne, et suffisamment précises.
L'avocat général admet également la soumission de l'Union au droit international coutumier, mais aux mêmes conditions qu'en ce qui concerne les conventions internationales : la souveraineté des états sur leur espace aérien, la liberté de survol de la haute mer. Il a des doutes sur le principe de souveraineté exclusive de l'état de pavillon sur les aéronefs survolant la haute mer, principe qui vaudrait pour les navires et non pour les aéronefs [nous pensions que l'État d'immatriculation exerçait sa juridiction sur les engins qu'il accepte d'immatriculer]. L'avocat général estime cependant que ces principes de droit coutumier concernent les droits souverains des états et ne peuvent pas être invoqués pour contrôler la validité des actes de l'Union.
Il est erroné de prétendre que la directive instaure un système extra territorial, les transporteurs évoluent dans l'espace des états tiers et au- dessus de la haute mer comme ils l'entendent, la directive concerne les décollages et atterrissages à partir du territoire de l'Union ; certes pour calculer les droits d'émission à acquitter on tient compte de l'ensemble de la route, donc du survol de la haute mer, mais on ne réglemente pas l'activité du transporteur quand l'avion survole la haute mer. La directive se contente d'obliger de restituer davantage de quotas quand le lieu de départ et le lieu d'arrivée sont davantage éloignés. Le principe de territorialité n'interdit pas que pour l'application du système européen on prenne en compte les parties de vols effectuées en dehors du territoire de l'Union.
L'avocat général concluait que les dispositions de la directive ne méconnaissent pas les principes du droit international coutumier.

Les conclusions étudient ensuite les éventuelles contradictions entre la directive et la convention de Chicago, pour les nier. Elles admettent la légitimité de l'action isolée (unilatérale) de l'UE, en dehors de l'OACI, en appliquant le système européen à l'aviation internationale, sans attendre l'adoption d'une solution multilatérale prise au sein de l'OACI. Celle-ci n'a pas reçu compétence exclusive pour réduire les gaz à effets de serre provenant des appareils aériens. Même si le protocole de Kyoto a une préférence pour une solution multilatérale dans le cadre de l'OACI. On ne pouvait pas attendre indéfiniment que les instances de l'OACI réussissent à adopter des solutions multilatérales. Quant à la compatibilité avec l'accord ciel ouvert : les normes OACI de protection de l'environnement ne s'opposent pas au système européen.
En conclusion, rien ne s'oppose à la légalité de la directive.

L'arrêt Air Transport Association of America rendu par la Cour de justice le 21 décembre 2011 est largement conforme aux conclusions de l'avocat général, Clunet, Europe n° 3, mars 2012, étude 3 par Denys Simon.
L'arrêt commence par faire l'inventaire des dispositions de droit international public susceptibles d'être invoquées

pour mettre en doute la validité de la directive. Une personne privée ne peut pas en principe invoquer en justice une disposition relevant du droit international public, sauf si la convention internationale contient des dispositions à caractère inconditionnel et de nature précise.
L'arrêt traite d'abord des accords internationaux.
La CJ considère que l'Union n'est pas liée par la convention de Chicago et qu'elle ne saurait dans le cadre du renvoi préjudiciel examiner la validité de la directive au regard de la convention de Chicago en tant que telle.
La CJ affirme la même solution en ce qui concerne le protocole de Kyoto. Cet accord contient des dispositions qui ne revêtent pas un caractère inconditionnel et suffisamment précis, le justiciable n'a pas le droit de s'en prévaloir en justice en vue de contester la validité de la directive.
En revanche l'arrêt admet que plusieurs dispositions de l'accord ciel ouvert conclu entre les E.U. et l'UE doivent être prises en considération pour apprécier la validité de la directive 2008/101.
L'arrêt évoque ensuite les principes du droit international coutumier : la souveraineté de chaque État sur son espace aérien, la liberté de survol de la haute mer, l'interdiction pour chaque État de soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté. Ces principes n'ont pas un grand degré de précision, le contrôle juridictionnel ne peut s'exercer que si les institutions de l'UE ont commis des erreurs manifestes d'appréciation

In concreto, la directive est-elle valide compte tenu des principes qui viennent d'être énoncés en soumettant les vols opérés par des aéronefs immatriculés dans des états tiers ?

L'arrêt remarque que la directive ne s'applique pas en tant que telle aux aéronefs des États tiers se trouvant en survol des états tiers ou de la haute mer. La réglementation de l'union s'applique à l'exploitant d'aéronef lorsque son aéronef se trouve sur un aérodrome situé dans un état membre, en ce cas il est soumis à la juridiction de cet état membre et de l'union. Le législateur de l'union peut faire le choix de n'autoriser l'exercice du transport aérien qu'à la condition que les opérateurs respectent les critères pour remplir les objectifs de protection de l'environnement, ces objectifs étant la prolongation de la convention cadre et du protocole de Kyoto. Certes, certains éléments contribuant à la pollution de l'air trouvent leur origine dans un événement se déroulant en dehors du territoire de l'union. Mais ceci ne remet pas en cause l'applicabilité du droit de l'Union sur le territoire de l'union. La conclusion coule de source : l'Union était compétente au regard des principes du droit coutumier pour adopter la directive.

L'arrêt examine ensuite la compatibilité de la directive avec l'accord ciel ouvert.
La directive ne contredit pas le principe de l'exonération du carburant, elle ne crée pas une redevance frappant le carburant embarqué.
Elle n'est pas incompatible avec les normes prévues par l'OACI.
La directive ne limite ni la fréquence ni la régularité des services : l'obligation des exploitants est uniquement de restituer des quotas correspondant à leurs émissions réelles. Elle n'a pas de caractère discriminatoire envers les transporteurs des états tiers, elle prévoit un système d'échange de quotas à l'ensemble des exploitants assurant des liaisons au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome européen.
Quod erat demonstrandum : l'examen de la directive n'a pas révélé d'éléments de nature à affecter sa validité.
On retrouvera ce discours dans l'arrêt du Conseil d'État du 9 décembre 2012.

Le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010 conclu entre les États-Unis et l'Union européenne contenait pourtant des dispositions conciliantes rédigées en termes diplomatiques, les deux signataires affirmaient leur volonté commune de coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI et de collaborer au sein de l'OACI pour un programme d'action ambitieux. En clair l'Union européenne tenait un discours à teneur non unilatérale et de volonté d'entente avec les États tiers, les États-Unis au premier chef.

Cet esprit d'entente ne semble plus correspondre à l'esprit du temps.

La contestation – sur le terrain politique - par certains États tiers de la réglementation unilatérale européenne

Depuis décembre 2011, les États-Unis contestent vigoureusement la politique européenne, la secrétaire d'État américaine a menacé l'Europe de représailles et la chambre des représentants des EU entend interdire aux compagnies américaines de payer quoi que ce soit.

La presse fait état de transporteurs chinois et indiens qui auraient effectué des vols intra- communautaires, auraient méconnu la réglementation européenne et seraient donc passibles d'amendes.
Un certain nombre de gouvernements membres de l'OACI contestent également la légalité des mesures européennes.
La Chine conteste également, elle menace de refuser d'acheter des airbus. Certains parlent de menaces de guerre commerciale.
L'Allemagne souhaite une négociation avec les États-Unis, la Commission refuse, fin février 2012
En septembre 2012, le sénat américain a adopté un texte en faveur des transporteurs américains pour les exempter de la réglementation européenne. Une loi est promulguée en ce sens par le président des États Unis le 27 novembre 2012.
L'Emissions Trading Scheme Prohibition Act, Thune Bill, habilite l'administration américaine à interdire aux compagnies aériennes établies aux États-Unis de se conformer à la législation européenne relative au système d'échange d'émissions

Les reculs et les compromis acceptés par l'Union européenne

Premier recul

L'entrée en vigueur de la réglementation européenne d'après une déclaration de la commissaire à l'action pour le climat, Connie Hedegaard, faite le 12 novembre 2012 a été retardée d'un an en ce qui concerne les transporteurs extra européens, dans l'attente de décisions qui seraient éventuellement prises à l'automne 2013 dans le cadre de l'assemblée générale de l'OACI. Une proposition visait à suspendre provisoirement le régime d'échange de droits d'émission pour les vols internationaux. La commission souhaitait un vote avant la fin d'avril 2013.

La décision n° 377/2013 du 24 avril 2013 déroge temporairement à la directive 2003/87. L'Union européenne s'est donc temporairement inclinée devant les pressions extérieures. La dérogation ne vise que les émissions de l'aviation de 2012.
Une communication de la commission publiée au JOUE du 4 octobre 2013, C 289/1, commente la décision d'avril 2013
La réglementation actuelle subsiste en ce qui concerne les vols entre aéroports européens, appelés vols inclus, les exploitants demeurent tenus aux obligations de déclarations concernant ces vols intra européens.
Les États européens ne prennent en revanche aucune mesure contre les transporteurs pour une activité à destination ou en provenance d'aéroports situés dans des pays tiers, hors de l'Union. On parle de vols exclus, ainsi les vols Paris/ New York.
Le régime suspensif (stop the clock) fait que le régime des quotas ne concerne que les vols intra - européens, ce régime devait se poursuivre jusqu'en avril 2015.

L'attente des conclusions tirées de l'Assemblée générale de l'OACI de l'automne 2013

On était donc suspendu aux résultats pouvant sortir de la 38° session de l'assemblée de l'OACI devant se tenir du 24 septembre au 4 octobre 2013 pour tenter d'adopter à l'échelon mondial une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre (faciliter les transports à faibles émissions, éviter le déboisement, promotion des énergies renouvelables). On parle de mitigation du changement climatique.

L'assemblée de l'OACI a pris le 4 octobre 2013 des résolutions devant permettre de lutter sur le moyen et le long terme contre le phénomène de la pollution atmosphérique par les émanations des moteurs d'avion.
On s'est donc demandé quelle serait l'attitude de l'Union européenne : allait-t-elle opter pour le maintien d' une politique unilatérale, ou allait-t-elle opter pour une politique calme et plus consensuelle se mouvant dans le courant mondial ?

La nouvelle offensive européenne et un nouveau recul temporaire

La proposition de la Commission
La commissaire européenne pour l'action sur le climat Connie Hedegaard, journaliste et ancien ministre danois née en 1960 à Copenhague, a présenté le 16 octobre 2013 une proposition législative consistant à appliquer le système de quotas (SCEQE) non seulement aux transports entre aéroports européens – c'était la situation intérimaire - mais

également aux transports en direction des États tiers pour la partie du transport transitant par l'espace aérien européen : un transporteur américain effectuant des déplacements New York / Berlin tomberait sous la législation européenne pour la partie du transport durant laquelle l'avion survole le continent européen.
Il y aurait des exonérations pour les transporteurs des pays sous- développés.
Cf. L. Grard, Revue droit transports, janvier 2014, chr. 1, n° 25 et 26

La France, l'Allemagne, le Royaume Uni souhaitaient en décembre 2013 calmer le jeu et préconisaient une approche plus accommodante. L'intérêt de l'industrie européenne est en cause.

Le comité économique et social européen consulté sur la proposition de directive rendait le 22 janvier 2014 un avis conciliant avant d'éviter une guerre commerciale, JOUE du 11 juin 2014, C 177/88

Les ultras de la commission Environnement du Parlement européen reprenaient les propositions de la commission. Un nouveau système devrait être mis en place entre avril 2015 et 2016, selon les prévisions données par la commission de l'environnement du parlement européen en janvier 2014. La réglementation des quotas ne concernant plus seulement les vols intra européens mais les vols avec les États tiers pour la partie du voyage s'effectuant dans l'espace aérien des États européens devrait être mis en place entre avril 2015 et 2016.

On doit saluer l'approche modératrice du Parlement européen statuant en séance plénière
Le Parlement européen dans sa séance du 5 avril 2014 a adopté une position temporaire de compromis. Le système actuel où le système des quotas ne vaut que pour les vols intra-européens effectués entre aérodromes des états de l'union est maintenu jusqu'en 2016.
C'est cette solution qui est retenue par le Règlement n° 421/2014 du 16 avril 2014 modifiant la directive 2003/87 … en vue de la mise en œuvre d'ici 2020 d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale.
Il n'y a lieu de prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions des vols à destination ou en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'espace économique européen pour chaque année civile du 1° janvier 2013 au 31 décembre 2016.
Les petits exploitants non commerciaux (aux émissions annuelles inférieures à 1000 tonnes par an) bénéficient jusqu'en 2020 de l'exonération, ils échappent au système.
Le nombre de quotas à mettre aux enchères est réduit.
La Commission informe le Parlement de l'avancement des négociations au sein de l'OACI.

On est une fois encore dans l'attente des résultats qui seraient obtenus dans le cadre de l'OACI. Tout dépend des concessions qu'accepteront en particulier de faire les États- Unis. À défaut d'accord réalisé au sein de l'OACI, l'UE menace toujours d'appliquer à terme un système de quotas impliquant les vols avec l'extérieur.
Les conflits avec les États tiers risquent de ressurgir, rien ne dit que l'UE sortirait forcément vainqueur de l'épreuve de force. Tout dépend de l'attitude que prendront des grands États comme la Chine, l'Inde ou les États-Unis.

B. La réglementation européenne

La législation européenne est abondante et fort technique, elle figure dans des règlements ainsi que dans des directives qui sont destinées à être transposées dans la législation de chacun des États membres.

Les vols concernés

À compter du 1° janvier 2012, tous les vols - à l'arrivée ou au départ des aérodromes européens - sont pris en compte

Exemptions : certains vols sont exclus

Le calcul des émissions

L'annexe donne des précisions pour le calcul des émissions de dioxyde de carbone, on tient compte de la consommation de carburant par le groupe auxiliaire de puissance.
Le volume des activités aériennes est calculé en tonnes - kilomètres en tenant compte de la distance parcourue entre le départ et l'arrivée et de la charge utile, c'est-à-dire de la masse des passagers, du courrier et du fret se trouvant à bord.

Le point de départ : on a commencé par déterminer les émissions dites historiques du secteur de l'aviation, c'est-à-dire la moyenne des émissions annuelles produites en 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne. Une décision de la Commission du 7 mars 2011 fixe les émissions historiques du secteur de l'aviation à 219 476 343 tonnes de CO2.

Le calcul des quotas à attribuer

On édicte ensuite une quantité totale de quotas pour l'aviation : la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
Quid pour la période débutant le 1° janvier 2013 ?
La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants correspond, pour chaque période ultérieure, à 95 % des émissions historiques multipliées par le nombre d'années de la période.
La décision de la Commission du 30 juin 2011 fixe le nombre total de quotas. Les chiffres sont en diminution.
Il faut déterminer la quantité totale de quotas à délivrer / et ensuite distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs.

L'attribution des quotas à titre gratuit

Il convient d'attribuer un certain pourcentage de quotas par mise aux enchères : 15 %. Le prix du quota de CO^2 serait depuis plusieurs mois de 7 euros, alors qu'il faudrait un cours entre 24 et 30 euros pour financer les énergies renouvelables.
Quid du produit de la mise aux enchères des quotas : financer les travaux de recherche, couvrir les coûts du système de gestion, favoriser le transport à faibles émissions, financer la lutte contre le déboisement,
financer le Fonds Mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables

Certains quotas font l'objet d'une réserve spéciale : pour les commençants

L'exploitant qui dépasse les quotas sera contraint d'acheter des quotas supplémentaires à d'autres opérateurs qui n'utilisent pas intégralement les quotas qui leur sont attribués : un marché des quotas sera ainsi instauré.
Règlement UE n° 1031/2010 du 12 novembre 2010 relatif au calendrier, à la gestion et aux autres aspects de la mise aux enchères des quotas d 'émission de gaz à effet de serre. Règlement modificatif, n° 1210/2011, du 23 novembre 2011 pour déterminer le volume de quotas d'émission de gaz à effet de serre à mettre aux enchères avant 2013.

Chaque exploitant d'aéronef doit soumettre à l'autorité étatique des plans de surveillance,
Il doit déclarer les émissions annuelles de gaz à effet de serre,
Il déclare les données relatives aux tonnes - kilomètres liées aux activités aériennes
Il doit faire une demande d'allocation de quotas (qui sont attribués gratuitement). Cette demande est relative à une période donnée.
Les plans de suivi sont approuvés par l'autorité
Décision de la Commission du 16 avril 2009 sur la surveillance des déclarations d'émissions
Chaque exploitant d'aéronef déclare à l'autorité les émissions au cours de l'année civile de l'aéronef qu'il exploite, après la fin de l'année concernée. Ces déclarations donnent lieu à vérification.
Un règlement de la commission du 21 juin 2012, n° 60/2012, concerne la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre. Ce dispositif concerne la période d'échange qui commence le 1° janvier 2013. Il concerne entre autres les données des activités aériennes (les quantités de combustible consommé), et les données relatives aux tonnes kilomètres liées aux activités aériennes. Chaque exploitant établit un plan de surveillance. Chaque exploitant d'aéronef détermine la consommation de carburant pour chaque vol et pour chaque carburant (y compris le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance). Les petits émetteurs (petit nombre de vols, émissions annuelles inférieures à 25 000 tonnes de CO2 par an) sont soumis à un régime simplifié. Chaque exploitant donne la liste des aéronefs possédés en propre, pris ou mis en location, la liste des vols pour chaque période de déclaration.

Chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue (on lui a accordé des quotas, des sortes de bons, il les utilise) un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente ; les quotas restitués sont ensuite annulés. Le nom des contrevenants est publié. L'exploitant d'aéronef qui ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent - dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende ne dispense pas l'exploitant de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.
La directive envisage une sanction sévère : l'exploitant d'aéronef qui ne se conforme pas aux dispositions de la directive peut être frappé par la Commission d'une interdiction d'exploitation.
[On verra bien ce qui se passera si l'Europe sanctionne des transporteurs américains ou des transporteurs chinois, si ceux-ci sont récalcitrants]

Favoriser les exploitants bons élèves qui s'efforcent de réduire les émissions et donc les nuisances :
Les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser pour s'acquitter de leur obligation de « restituer » des quotas - à concurrence d'un certain plafond : 15 % dans les premiers temps - les réductions d'émissions certifiées REC et les unités de réduction des émissions URE, article 11 bis § 1 bis de la directive modifiée.

La Commission reçoit éventuellement l'assistance d'Eurocontrol.

La liste des exploitants : le règlement n° 748/2009 du 5 août 2009 - modifié par le règlement n° 82/2010 du 28 janvier 2010 , le règlement UE n° 115/2011 du 2 février 2011, le règlement n° 394/2011 du 20 avril 2011, le règlement n° 815/2013 du 27 août 2013, le règlement n° 100/2014 du 5 février 2014, le règlement 2015/180 du 9 février 2015 - établit une liste d'exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive à compter du 1° janvier 2006 .
Le règlement n° 100/2012 du 3 février 2012 modifie le R. n° 748/2009, en particulier le système européen est étendu aux pays de l'AELE membres de l'EEE.
Ce règlement indique quel est l'État membre qui est responsable de chaque exploitant d'aéronefs : chaque exploitant relève de la responsabilité d'un seul État membre et il est soumis à la réglementation de cet État. En principe l'exploitant titulaire d'une licence d'exploitation a pour État responsable l'État européen qui a délivré la licence. Pour les exploitants non européens, l'État responsable est celui où l'exploitant qui opère sur plusieurs aérodromes de plusieurs pays européens est estimé dégager le plus d'émissions.
Pour être inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et être tenu de l'obligation de restituer des quotas, il faut exercer une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive.
Une certaine difficulté à identifier les exploitants d'aéronefs : on tient compte en principe des informations données par Eurocontrol sur la base des données sur les plans de vol - or certains opérateurs déposent les plans de vol et paient les redevances de route en ayant recours à des sociétés de gestion ou de services qui sont des intermédiaires non exploitants

Un règlement n° 1193/2011 du 18 novembre 2011 avait établi le registre de l'Union du système d'échange de quotas d'émission ainsi que le journal des transactions EUTL. Il concerne en particulier les quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères. L'actuel règlement est le n° 389/2013 du 2 mai 2013.
Le registre de l'union est géré et tenu à jour par l'administrateur central. Il permet de contrôler et d'enregistrer les transactions de transferts de quotas.
Le journal des transactions de l'UE enregistre les transactions, il est également géré par l'administrateur central.
Le règlement envisage l'ouverture dans le registre de comptes de gestion dont il existe un grand nombre de modèles : compte de livraison des quotas alloués par les enchères, comptes de dépôt d'exploitant, comptes de dépôt d'exploitant d'aéronef (chaque exploitant d'aéronef possède un compte de dépôt d'exploitant d'aéronef)…
Chaque exploitant d'aéronef choisit un vérificateur, qui approuve les émissions annuelles vérifiées, s'il a jugé satisfaisante la déclaration de l'exploitant d'aéronef concernant les émissions dues à l'ensemble de ses activités aériennes au cours de l'année antérieure.
Le compte de dépôt d'exploitant d'aéronef est en principe bloqué si les émissions annuelles vérifiées n'ont pas été

consignées dans le registre de l'Union.
On consigne, chaque année, dans le registre de l'Union le solde indicatif de l'état de conformité de chaque exploitant d'aéronef
Le règlement régule les transactions que réalisent les exploitants. Il existe un marché des quotas et unités de Kyoto, les quotas sont négociables. Les quotas sont considérés comme des instruments fongibles dématérialisés. La consignation des quotas sur le registre vaut preuve suffisante à première vue de titre de propriété. Celui qui acquiert et détient de bonne foi un quota devient propriétaire du quota, indépendamment de toute restriction du titre de propriété de la personne qui transfère. En fait de quota, la détention de bonne foi vaut titre !
Il y a des quotas qui sont mis aux enchères au profit d'adjudicataires, il y a des quotas alloués gratuitement, il y a une réserve de quotas pour les nouveaux entrants.
L'annexe X présente le tableau national d'allocation de quotas aviation pour la période 2013-2020.
L'annexe XII vise des informations accessibles au public : les quotas alloués aux titulaires des comptes, le nombre de quotas restitués, le chiffre des émissions vérifiées, une déclaration indiquant que l'exploitant d'aéronef a restitué un nombre de quotas au moins égal au total de ses émissions pour les années précédentes. Dans la déclaration de conformité, on indique ou bien : le nombre de quotas restitués est égal ou supérieur aux émissions vérifiées,
ou bien : le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées.

Les dispositions en matière d'aviation du système d'échange des quotas d'émission ont été étendues aux pays de l'AELE membres de l'EEE (Islande, Liechtenstein, Norvège) (la Suisse tout en faisant partie de l'AELE, association européenne de libre- échange, n'adhère pas à l'EEE, espace économique européen)

La création de l'entreprise commune Clean Sky par un règlement n° 71/2008 du 20 décembre 2007 : formule de partenariat public -privé mettant en œuvre des technologies vertes innovantes dans tous les secteurs du transport aérien civil, devant fonctionner jusqu'en 2017

On avait envisagé une révision de la directive était avant le 1° décembre 2014. Il était indiqué qu'il faudrait tenir compte de différents éléments : le fonctionnement du marché des quotas destinés à l'aviation, l'efficacité du système européen quant à l'environnement ; convient-il de réduire la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour satisfaire les objectifs de l'UE en matière de réduction des émissions ? Le système européen met-il en cause la compétitivité du secteur de l'aviation, face aux politiques menées en dehors de l'UE ? Le problème de la desserte des îles lointaines et des régions périphériques. Faut-il favoriser un système de passerelle en permettant l'échange de quotas entre les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'installation (les industriels) ? Faut-il favoriser les travaux de recherche pour mettre au point des techniques pour réduire la consommation de carburant de 50 % d'ici 2020 ? Faut-il mieux étudier les incidences sur le climat des traînées de condensation et des cirrus provoqués par l'aviation ?

Le règlement n° 6/2013 du 8 janvier 2013 concerne les exigences de protection de l'environnement figurant à l'amendement 10 du volume I et à l'amendement 7 du volume II de l'annexe 16, il s'agit de la construction des moteurs et de l'interdiction de la production de NOx (oxyde d'azote).

Le règlement n° 525/013 du 21 mai 2013 concerne le mécanisme de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre

§ III. La France

La réglementation européenne trouve son fondement dans des règlements et dans des directives.
La France a transposé les directives dans le code de l'environnement.

Le Grenelle de l'environnent. Conclusion d'un accord le 28 janvier 2008 entre le ministre Jean- Louis Borloo et les acteurs du monde de l'aviation. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.
Le code de l'environnement, aux articles L. R. D. 229-1 et suivants, transpose les directives européennes :

l'objectif est la lutte contre l'effet de serre. D. du 24 janvier 2011 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A. 26 janvier 2011 intégrant les activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

La compagnie Air Algérie a contesté en vain devant le Conseil d'État les textes transposant en droit français les décisions européennes : CE, 6 décembre 2012, n° 347870.
L'ordonnance du 21 octobre 2010 ayant été ratifiée par la loi du 5 janvier 2011 échappait à l'éventuelle censure de la haute juridiction administrative.
La haute juridiction rejette le grief articulé à l'encontre du décret du 24 janvier 2011 suivant lequel cette réglementation avait un coût financier important et offensait les principes constitutionnels du droit de propriété et de la liberté d'entreprendre. Le décret ne fait que reprendre les principes posés par l'ordonnance ultérieurement ratifiée. On ne peut pas contester en principe devant le conseil d'État la conformité de règles législatives à des principes constitutionnels.
Le dispositif législatif ne méconnaît pas les stipulations de l'accord franco algérien de 2006 qui interdisent les taxes ou les redevances sur le carburant détenu ou consommé.
Le CE parvient à un constat identique au regard de la convention de Chicago qui proclame la souveraineté de chaque État sur son propre espace aérien. Les dispositions françaises ne contiennent aucune règle extra territoriale, il n'y a pas de discrimination entre transporteurs. Le système n'instaure pas de taxe de transit, le transporteur ne paie pas une taxe pour l'entrée ou la sortie dans l'espace européen. Le système n'institue pas une forme de prélèvement obligatoire ayant la nature de droit de douane, de taxe ou de redevance sur le carburant détenu ou consommé par les exploitants d'aéronefs.
Air Algérie ne peut pas faire état de la méconnaissance de la convention cadre de 1992 et du protocole de Kyoto de 1997. Celui-ci indique que les parties contractantes cherchent à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementées par le protocole de Montréal provenant des combustibles de soute utilisées dans les transports aériens en passant par l'intermédiaire de l'OACI. Ces dispositions n'ont pas de caractère suffisamment précis et inconditionnel pour être invoquées en justice. Le constat est semblable pour les dispositions destinées à tenir compte des besoins des pays en développement.
L'arrêt considère également que la directive et les actes qui la suivent n'ont pas méconnu les principes généraux du droit de l'Union de confiance légitime, d'égalité, de libre concurrence et de proportionnalité.

Les quotas gratuits
Un arrêté du 12 décembre 2011 accorde une certaine quantité de quotas gratuits aux exploitants dont la France est responsable, il y a les quotas gratuits pour 2012, les quotas gratuits pour la période 2013 – 2020.
Il faut consulter sur ce point l'art. L. 229-12 ainsi que les articles R. 229-37-3 et -4 c. environnement

D'après l'ordonnance du 28 juin 2012, les quotas qui ne sont pas délivrés gratuitement sont mis aux enchères. Les quotas délivrés début 2013 sont valables pour les émissions produites en cours de périodes de 8 ans. Il existe un registre européen des quotas d'émission de gaz à effet de serre qui comptabilise les quotas ainsi que les unités. C'est l'AMF qui est chargée de la mise aux enchères.

Les missions de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), L. 12 juillet 2010 : elle émet des recommandations, elle prend connaissance des informations et des propositions émanant des parties concernées par la pollution atmosphérique liées à l'exploitation des aérodromes. L'ACNUSA est consultée lors de l'élaboration du schéma régional du climat de l'air et de l'énergie ou du plan de protection de l'atmosphère. Rapport annuel de synthèse de ces propositions et informations ; art. L. 227-3 al I°.
Dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, l'ACNUSA contribue au débat en matière d'environnement aéroportuaire, art. L. 227-5 II.

Les articles L. 1431-3 et D. 1431-2 et suivants du code des transports imposent au transporteur d'informer son client, passager ou expéditeur de marchandises, quant à la quantité de dioxyde de carbone émise dans le cadre de la prestation de transport : s'agit-il seulement de l'informer ou mieux encore de lui donner mauvaise conscience ?

LA PRESENTATION DES SOLUTIONS DE FOND

Les entreprises et les exploitants soumis à la réglementation

Il s'agit d'après l'art. L. 229-5 du code de l'environnement des exploitants d'aéronef, rejetant un gaz à effet de serre dans l'atmosphère au cours de tout vol à l'arrivée ou au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.
Lorsque l'exploitant est inconnu, les obligations légales pèsent sur le propriétaire de l'aéronef

On nomme gaz à effet de serre les gaz visés par la directive 2003/87 du 13 octobre 2003 à l'annexe I et les autres composants gazeux de l'atmosphère qui absorbent et renvoient un rayonnement infra-rouge

On nomme tonne d'équivalent dioxyde de carbone une tonne métrique de dioxyde de carbone CO2 ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre mentionné à l'annexe II de la directive ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent.
La quantité de gaz à effet de serre émise au cours d'une année civile est calculée ou mesurée et exprimée en tonnes de dioxyde de carbone, art. L. 229-7

Certains vols échappent à la réglementation, art. D. 229-37-2, vol de chef d'État ou d'un ministre étranger, vol militaire, vol humanitaire, vol effectuant le vol à vue, vol aller et retour sans escale, vol d'entraînement, vols d'essais, vol d'un aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5700 kg, vol avec obligations de service public, transporteur commercial effectuant moins de 243 vols par quadrimestre ou vols produisant des émissions inférieures à 10 000 tonnes par an.

Les obligations des exploitants

Les exploitants d'aéronef sont tenus d'obligations particulières de surveillance, de déclaration et de contrôle, art. L. 229-6. Chaque exploitant d'aéronef soumet un plan de surveillance de ses émissions, il soumet à l'autorité une déclaration des émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, art. R. 229-37-7. Menace d'amende administrative, art. R. 229-37-9

Le système des quotas

Le système repose sur l'octroi de permis de polluer, l'État attribue pour une période donnée à chaque exploitant des quotas d'émission et lui délivre chaque année, au cours de cette période, une part des quotas qui lui ont été ainsi affectés, art. L. 229-7.
Il y avait une première période correspondant à l'année 2012
À partir de 2013, les périodes sont de 8 ans. La première période de 8 ans commence le 1° janvier 2013.
Ces quotas sont analysés comme des biens meubles matérialisés par une inscription sur un registre national au compte du détenteur, art. L. 229-15
Il existe un registre européen des quotas d'émission de gaz à effet de serre, art. L. 229-16

Les quotas gratuits
Dans un premier temps les exploitants bénéficient d'un grand nombre de quotas gratuits, cette proportion est appelée à se réduire avec le temps. La pression financière est destinée à augmenter.

Il y a toute une procédure pour l'octroi des quotas
L'exploitant dépose une demande, il rend compte de son activité aérienne en terme de tonnes kilomètres pendant l'année dite de surveillance. C'était 2010 pour la première période de 2012, pour les périodes à partir de 2013 l'année de surveillance il s'agit de l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période.
C'est l'autorité publique qui calcule la part de quotas affectés à titre gratuit à chaque exploitant d'aéronef. On multiplie l'activité déclarée en termes de tonnes kilomètres pendant l'année de surveillance par un référentiel établi par la Commission européenne, art. L. 229-12, II, art. R. 229-37-3 et 4
Chaque année, la quantité de quotas délivrée gratuitement à l'exploitant est égale à cette part, divisée par le nombre d'années de la période.

L'art. L. 229-12, III prévoit l'affectation de quotas délivrés à titre gratuit en provenance d'une réserve spéciale. Art. R. 229-37-5 et 6

Les quotas payants
Les quotas qui ne sont pas délivrés gratuitement sont mis aux enchères, art. L. 229-8.
Un règlement n° 176/2014 du 25 février 2014 détermine les volumes de quotas d'émission de gaz à effet de serre à mettre aux enchères pour la période 2013-2020.
Chaque état décide de l'usage qu'il fera du produit de la vente aux enchères des quotas.
Les exploitants d'aéronef peuvent acquérir des quotas délivrés aux enchères par les états au cours de chaque période, art. L. 229-12, IV

On suppose que l'exploitant d'aéronef a effectué un certain nombre de vols aériens, on lui avait délivré des quotas ou il les avait acquis, il restitue à l'état un nombre de quotas égal au total des émissions de gaz à effet de serre résultant de ses activités aériennes. Les quotas sont restitués sur la base d'une déclaration faite par chaque exploitant d'aéronef, cette déclaration de ces activités aériennes est vérifiée par un organisme accrédité, art. L. 229-14.
Au plus tard du 30 avril de chaque année, chaque exploitant restitue à l'état une quantité de quotas correspondant aux émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, art. R. 229-37-8

Les quotas sont négociables, ils peuvent être cédés, art. L. 229-15
Cette cession est interdite si l'exploitant ne fait pas les déclarations obligatoires, art. L. 229-18

L'art. L. 229-18 prévoit un ensemble de sanctions.
On envisage le cas de l'exploitant qui ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, l'exploitant est mis en demeure de satisfaire à son obligation. Sinon il encourt une amende de 100 euros par quota non restitué. Art. D. 229-37-10.
Le contrevenant n'est cependant pas dispensé de l'obligation de restituer une quantité de quotas égale au volume des émissions excédentaires.
L'exploitant qui ne se conforme pas à ces exigences encourt une interdiction d'exploitation.
L'exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations relatives aux quotas d'émission de gaz à effet de serre encourt une amende administrative, article R. 330-20 point 9 CAC.

TROISIEME PARTIE.

LES ACTEURS DES ACTIVITES AERIENNES ET SPATIALES

Nombre d'institutions et de personnes jouent un rôle plus ou moins déterminant pour favoriser et contrôler les opérations menées dans l'air ou le cosmos. D'autres se livrent à des activités diverses dans l'atmosphère ou dans le cosmos, comme le transport de personnes et de biens ou la recherche scientifique.

TITRE I. LES AUTORITES PUBLIQUES

L'une des missions incombant aux pouvoirs publics est de favoriser et de contrôler le développement des activités aériennes et spatiales.

CHAPITRE I. LES INSTANCES MONDIALES

C'est l'organisation des nations unies et des organismes qui lui sont liées qui jouent le rôle moteur. On tend à distinguer ce qui relève du militaire ou du civil.

I. L'AVIATION CIVILE : L'OACI

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une organisation spécialisée des Nations Unies, instituée en 1947, qui a son siège à Montréal, elle regroupe191 États - dont les 28 États membres de l'UE. L'Union européenne y dispose d'un statut d'observateur. Son objet est de fixer les principes techniques de la navigation aérienne et de favoriser le développement du transport aérien. Elle n'est pas compétente en matière de concurrence et d'accords bilatéraux concernant l'échange des droits de trafic.
Une Assemblée réunit tous les 3 ans les États membres de l'organisation.
Le Conseil est un organe permanent composé de 36 États membres.
Le comité du transport aérien.
La commission de navigation aérienne.
Le secrétaire général.
L'une des fonctions de l'OACI consiste, par l'intermédiaire du Conseil, à élaborer et modifier les annexes à la convention de Chicago.
L'Assemblée de l'OACI a tenu fin septembre- début octobre 2013 sa 38° session, 184 États membres étaient représentés, d'importantes résolutions ont été adoptées à cette occasion.

A.Manin, L'organisation de l'aviation civile internationale, thèse, LGDJ, 1970

II. ACTIVITES SPATIALES : L'ONU

a. Activités civiles

Le projet avorté de création d'une organisation mondiale de l'espace. Faraminan Gilbert et Zanghi, Mélanges Courteix, p. 161

L'assemblée générale des Nations Unies a créé en son sein en 1959 le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra- atmosphérique, CUPEEA en sigle de langue française, COPUOS en sigle de langue anglaise. Ce Comité rend compte à la 4° commission des questions politiques spéciales et de la décolonisation, il est doté d'un sous- comité scientifique et technique et d'un sous- comité juridique, réunion en avril, qui font des recommandations à l'Assemblée Générale. C'est ce sous - comité juridique qui avait préparé les projets des grands traités internationaux sur l'espace.

L’office ou le bureau des nations unies pour les affaires spatiales, UNOOSA, met en œuvre les décisions de l’assemblée générale et celles du comité, il a son siège à Vienne en Autriche. C’est le bureau des affaires spatiales qui s’acquitte des responsabilités du Secrétaire général, notamment en ce qui concerne la tenue du registre des objets lancés dans l’espace.

Gérard Brachet, Le rôle et les perspectives futures du comité pour les utilisations pacifiques de l’espace extra atmosphérique (CUPEA) des Nations Unies, RFDA 2008.391
Annette Froehlich, Le travail du comité des utilisations pacifiques de l’espace extra-atmosphérique- 2014, RFDA 2014.277

D’autres instances relevant du système des Nations Unies s’intéressent à la matière spatiale et mènent des programmes relatifs à l’espace, comme l’UNESCO, la FAO, l’OMM ou l’OMS. Il existe depuis 1975 une instance de coordination et de coopération nommée la Réunion inter organisations sur les activités spatiales.

b. Opérations militaires. La conférence du désarmement, à Genève. Questions traitées à la 1° commission. Aborde les problèmes spatiaux au regard de la sécurité internationale.

CHAPITRE II. L’EUROPE

La fonction normative est principalement exercée, en Europe, à l’échelon de l’Union européenne ou d’instances inter gouvernementales regroupant tout ou partie des États européens.
Le soutien et le financement de l’aérien et du spatial se placent aux mêmes niveaux.

§ I. L’aviation civile

1. La conférence européenne de l’aviation, 44 États, CEAC : c’est le pendant du Conseil de l’Europe. Le siège est à Paris ou à Neuilly. Les JAA élaboraient les JAR.

2. Eurocontrol, qui regroupe 38 États, est l’organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, une organisation inter-gouvernementale pan-européenne civile-militaire spécialisée dans la gestion du trafic aérien ATM. Siège à Bruxelles. Grande capacité d’expertise, en particulier en matière de coopération civile-militaire. Perception des redevances de route pour le compte des États. Eurocontrol a noué des liens étroits de collaboration avec l’Union européenne.

3. L’Union européenne

Plus de 5 millions d’emplois relèveraient en Europe du secteur aérien.
L’UE s'est vue attribuer la compétence de l’élaboration d’une politique commune en matière de transports aériens.
Le transport aérien obéit par ailleurs aux autres dispositions du Traité, en particulier aux règles en matière de concurrence.

- La Commission européenne

  Il faut distinguer le président et les membres de la Commission d’une part, les directions, services et bureaux composés d’agents et de fonctionnaires au service de la Commission d’autre part.

M. Jean- Claude Junker a succédé le 1° novembre 2014 comme président de la Commission européenne à M. Barroso.
C’est le Conseil européen qui de façon formelle a pris une décision en date du 23 octobre 2014 nommant le président et les membres de la Commission, pour la période allant du 1° novembre 2014 au 31 octobre 2019.
Le Parlement européen avait le 22 octobre 2014 approuvé la nomination.
Le président de la commission est assisté par un certain nombre de vice- présidents.

Chaque commissaire reçoit une attribution particulière
Les services et les bureaux sont réunis en plusieurs directions générales, qui dépendent de la Commission et de ses membres.
Certains de ces services traitent du transport aérien et de l'aviation civile.

Violeta BULC, slovène, née en 1964, est la commissaire européenne ayant la responsabilité du *transport*
La Direction générale DG Move pour la mobilité et le transport a un portugais Joao Aguiar Machado comme directeur général
Une subdivision existe au sein de cette direction générale : la direction E : Aviation, qui exerce sa compétence sur les questions de Marché intérieur, sur les accords en matière de transports et relations multilatérales. Ciel unique européen. Sûreté de l'aviation. Aéroports. Sécurité de l'aviation.

Est commissaire européen à la *concurrence* la danoise Margrethe Vestager, née en 1968.
La direction générale de la concurrence. Les ententes. Le contrôle des aides d'État

Le commissaire à l'*environnement* est le maltais Karmenu Vella, né en 1950

Le commissaire à l'*action sur le climat* est l'espagnol Miguel Arias Canete.
DG Jos Delbeke qui est belge.

[Pour l'anecdote, un jugement du tribunal de l'UE rendu le 26 septembre 2014 nous apprend que la Commission a accordé en 2012 un marché à un impétrant, précédé d'une procédure d'appel d'offres restreinte, portant sur des services de transport aérien non régulier de passagers et l'affrètement d'avions-taxis, pour assurer les déplacements du président et des membres de la commission, de la présidence du parlement européen, de la présidence du conseil européen, de la haute représentante de l'union pour les affaires étrangères, ainsi que de leur suite, principalement sur le territoire de l'union européenne, Flying, T-91/12 et T-280/12. Cette dernière société, de siège luxembourgeois, a contesté en vain son éviction, elle avait remis un dossier de candidature incomplet]

- Le Conseil de l'UE

  Le conseil transports télécommunications et énergie se tient périodiquement et contribue à l'édiction de la réglementation européenne en matière de droit aérien

- Le Parlement européen

  Il contribue à l'adoption, avec le Conseil, des règlements et des directives

- Les agences

L'agence européenne de la sécurité aérienne, créée par un règlement du 15 juillet 2002, a son siège à Cologne : assurer un haut niveau de sécurité, établir des spécifications de certification, certifier les produits aéronautiques. Un conseil d'administration qui nomme le directeur exécutif, P. Goudou. Un budget en 2010 de 132 millions d'euros. 578 agents fin 2010. L'agence gère les tâches de certification qui sont partiellement externalisées aux autorités aéronautiques nationales.

§ II. Les activités spatiales

1. L'Union européenne

L'art. 4 § 3 TFUE énonce que » dans le domaine de l'espace, l'Union dispose d'une compétence pour mener des actions, notamment pour définir et mettre en œuvre des programmes sans que l'exercice de cette compétence ne puisse avoir pour effet d'empêcher les États membres d'exercer la leur ».
Quant à l'art. 189, il énonce au § I que l'Union élabore une politique spatiale européenne, afin de favoriser le progrès scientifique et technique, la compétitivité industrielle et la mise en œuvre de ses politiques. … le § II dispose que le

Parlement et le Conseil établissent les mesures nécessaires, qui peuvent prendre la forme d'un programme spatial européen, le tout statuant selon la procédure législative ordinaire ; avec une limite : à l'exclusion de toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres.

Le Conseil de l'UE présente dans une résolution du 6 décembre 2011 les bénéfices de la politique spatiale pour la sécurité des citoyens européens.

Il s'agit moins pour l'Union de poser des règles générales et abstraites pour réglementer les activités à mener dans l'espace que de programmer et de financer en tout ou en partie des projets d'activités spatiales dans des domaines d'intérêt général comme la recherche scientifique, l'observation de la terre et des astres ou les télécommunications. Domaines où l'initiative privée est insuffisante, ne serait-ce qu'à raison de l'ampleur des dépenses à assurer et de la minceur des retombées financières.

La direction générale Entreprises et industrie DG ENTR gère au sein des services de la Commission européenne la politique spatiale européenne et le programme Galileo.
Le commissaire européen dont dépend cette DG est une dame, Elzbieta Bienkowska, née en 1964 à Katowice (Pologne)

Bernadette Le Baut – Ferrarese, Droit spatial européen, RFDA 2008 p. 163
Débat au Sénat sur la politique spatiale européenne, 26 mars 2013

2. L'inter gouvernemental. L'agence spatiale européenne, en sigle l'ASE en français ou l'ESA en anglais.

La création décidée en 1973, effective en 1975. L'ESA compte 20 États membres. La Suisse en fait partie. Le Canada a conclu un accord de partenariat. Il n'y a donc pas identité entre les États membres de l'UE et les gouvernements adhérant à l'ESA.
Il est prévu par l'art. 189 § 3 que l'Union établit toute liaison utile avec l'agence spatiale européenne.
Il existe entre l'UE et l'ESA un accord cadre de 2004. Il y a un secrétariat commun.
L'ESA détient l'expertise technique, scientifique et gestionnaire, elle est indispensable pour assurer la réussite des programmes spatiaux.
Le siège se trouve à Paris.
Le Conseil composé des représentants des gouvernements prend les grandes décisions.
Directeur général jusqu'en 2015 : Jean-Jacques Dordain. Doit lui succéder en juin 2015 Johann-Dietrich Wörner.
L'ESA mène des activités obligatoires correspondant aux activités de base de l'agence (études de projets, recherche technologique, investissements techniques communs, systèmes informatiques et programmes de formation) et un programme de science spatiale.
Il y a des activités facultatives, financées par les seuls États participants.
Il y a des activités opérationnelles demandées par un organisme extérieur

Rapport particulier de la Cour des comptes, Transport spatial : coûts liés à l'intermédiation de l'agence spatiale européenne, octobre 2014

Benjamin Guyot, Droit spatial européen, thèse, Paris I

CHAPITRE III. LES INSTANCES ETATIQUES

Les puissances en matière aérienne et spatiale

I. La France

AVIATION

L'activité aérienne relève, en France, de différents départements ministériels.

AVIATION CIVILE

Il existe dans le gouvernement Valls II, nommé le 26 août 2014, un ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.
Mme Ségolène Royal est titulaire de cet important ministère technique qui exerce son autorité sur l'aviation civile, les applications satellitaires, la météorologie, l'organisation des transports dans la défense.
Elle est assistée d'un secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche M. Alain Vidalies, un élu des Landes, qui par délégation traite des affaires relatives à l'aviation civile et dispose de la direction générale de l'aviation civile.

Les services centraux

L'administration centrale d'un ministère présente un organigramme divisé communément en directions et sous-directions, services et bureaux.
La direction générale de l'aviation civile DGAC est l'organisme ministériel qui gouverne en France l'aviation civile.
Double fonction de régulateur et de prestataire de services.
D. 9 juillet 2008 et A. 9 juillet 2008

Le secrétariat général

La direction du transport aérien, DTA

La direction des services de la navigation aérienne DSNA

La direction de la sécurité de l'aviation civile DSAC
Décret n° 2008-1209 du 11 décembre 2008 créant cette direction
Cette direction veille au respect des normes internationales, européennes, nationales, en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.
Elle délivre les autorisations, certificats et décisions en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.
Elle est l'autorité de surveillance nationale de l'article 4 du règlement du 10 mars 2004 pour la réalisation du ciel unique européen.

Il existe le conseil national de la sûreté de l'aviation civile, formé de hauts fonctionnaires et de personnalités qualifiées, il élabore des recommandations en matière de sûreté de l'aviation, art. D. 213-2 CAC

Le conseil supérieur de l'aviation civile, CSAC, est une instance consultative des acteurs du transport aérien

La gendarmerie des transports aériens

Les services régionaux et locaux
Les directions de l'aviation civile au niveau régional

Le financement : la fiscalité applicable aux activités aériennes.
La loi de finances prévoit en France l'existence du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».
Une partie du budget annexe est financée par les *redevances* payées par les usagers en contrepartie de prestations de service. Il est également fait appel à l'emprunt.
Une autre source de financement est constituée par la *taxe de l'aviation civile* prévue par l'article 302 bis K du code général des impôts. Une partie de cette taxe est affectée au profit du budget annexe « Contrôle et exploitation

aériens », 80,91 %, l'autre partie est attribuée au budget général de l'État.
Cette taxe est due par les entreprises de transport aérien public.
La taxe est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en France. La taxe est exigible pour chaque vol commercial.
L'arrêté du 22 février 2013 fixe les tarifs de la taxe de l'aviation civile pour les vols effectués à compter du 1° avril 2013. Les tarifs sont actualisés, donc augmentés, chaque 1° avril !
Les montants font l'objet d'une *majoration* au profit du fonds de solidarité pour le développement. Les sommes sont reversées à l'Agence française de développement. La majoration est perçue selon la destination finale du passager. Elle n'est pas perçue si le passager est en correspondance.

La taxe irlandaise sur le transport aérien
L'autorité publique avait prévu en Irlande un droit d'accise sur le transport aérien de passagers, à percevoir lors de chaque départ d'un passager, 2 euros au départ de Dublin et pour un vol de 300 km maximum, 10 euros dans les autres cas. La Commission a contesté le taux national inférieur pour les vols de 300 km maximum au départ de Dublin. La Commission a rendu sa décision le 25 juillet 2012, JOUE du 30 avril 2013, L 119/30, concernant ces taux d'imposition différenciés appliqués par l'Irlande au transport aérien. Elle a considéré qu'il y avait là une aide d'état avantageant les transporteurs irlandais. La décision ordonne la récupération de l'aide illicite, en se fondant sur la soustraction entre le taux normal de 10 et le taux réduit de 2, soit 8 euros par passager. Il semble que la plupart du temps le transporteur transférait le poids de cette taxe lui incombant juridiquement sur les passagers.
Le transporteur irlandais Ryan air a demandé l'annulation d'une partie de la décision de la Commission du 25juillet 2012 constatant que les taux différenciés appliqués en matière de taxe irlandaise sur le transport aérien de passagers entre le 30 mars 2009 et le 1° mars 2011 constituaient une aide d'état illégale,T-500/12, recours introduit le 15 novembre 2012, JOUE du 26 janvier 2013, C 26/60 ; une contestation semblable a été formée par Air Lingus.
Le Tribunal a rendu son jugement d'annulation partielle de la décision de la Commission le 5 février 2015, T-473/12 donnant ainsi satisfaction à Air Lingus.
Le jugement remarque que lorsque la Commission ordonne la restitution d'une aide incompatible avec le marché commun, il n'est pas exigé qu'elle en fixe le montant exact, il suffit que l'état destinataire de la décision dispose d'indications pour calculer le montant.
La Commission ne doit pas ordonner la récupération d'un montant supérieur à la valeur de l'aide reçue par le bénéficiaire.
Le jugement admet implicitement que la législation fiscale irlandaise pouvait améliorer la position concurrentielle des transporteurs opérant sur les courtes distances, et indirectement la présence d'une aide, dont ne bénéficiaient pas les transporteurs opérant sur les distances dépassant 300 km.
Une disposition fiscale peut être porteuse d'une aide d'État.
Est donc annulée la disposition considérant que les compagnies avaient bénéficié dans tous les cas d'un avantage de 8 euros par passager transporté.
Une décision identique a été rendue le même jour par le Tribunal à la demande de Ryan air, T-500/12.

Dans une telle espèce, c'est le législateur irlandais qui avait introduit une législation discriminante et ce sont les passagers des relations courtes qui étaient au final avantagés, même si de façon pratique et juridique (les clients ne sont pas des entreprises) il était impensable de recourir contre eux.

Les taux ont été modifiés par l'Irlande au 1° mars 2011, un taux unique de 3 euros a été institué pour tous les départs, quelle que soit la distance parcourue.

Le BEA de l'aviation civile est le « Bureau Enquêtes Analyses pour la sécurité de l'aviation civile », qui a son siège à l'aéroport du Bourget. Cette instance existe depuis 1946.
Le bureau enquêtes analyses est placé auprès du vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable, art. R. 1621-5. Un directeur. Un secrétaire général. Des enquêteurs de sécurité. Le directeur du BEA agrée les enquêteurs de première information. Possibilité de faire appel à des experts.

Certains souhaitaient la transformation, à l'instar de Météo France, de la DGAC en établissement public administratif. Opposition des syndicats.

Météo France, établissement public, est prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne sur une base

exclusive pour fournir les services météorologiques dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne, ainsi que pour tout aérodrome situé en France (à l'exception des aérodromes dont le ministère de la défense est l'affectataire principal), arrêté du 20 décembre 2011

La responsabilité pénale des fonctionnaires de la DGAC en cas de catastrophe aérienne
Il est arrivé qu'on reproche en matière pénale à des hauts fonctionnaires certaines négligences ou défaut de contrôle et de surveillance qui auraient été des antécédents du dommage.
La faute pénale d'imprévoyance
Les atteintes non intentionnelles à l'intégrité physique d'autrui. L'homicide non intentionnel.
La faute simple. La faute ordinaire. Il y a infraction pénale d'homicide involontaire s'il y a un lien de causalité directe entre la faute simple d'imprudence ou de négligence et la mort des victimes
La faute caractérisée. Il y a infraction pénale s'il n'existe qu'un lien de causalité indirecte du moment que la faute causale est caractérisée
L'infraction n'est pas constituée en l'absence de tout lien de causalité, même si une faute simple ou caractérisée est relevée.

Les responsabilités des agents et fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile

La responsabilité pénale du directeur général ou de ses adjoints

Absence de transposition de norme ou de recommandation édictée par les annexes à la convention de Chicago : la catastrophe dite du Mont Sainte Odile de janvier 1992

Le non retrait du Concorde de l'exploitation : le procès du Concorde : relaxe du haut fonctionnaire mis en examen pour faute dans le suivi de navigabilité du Concorde par jugement du tribunal correctionnel de Pontoise du 6 décembre 2010 ; la relaxe est confirmée par un arrêt de la cour de Versailles du 29 novembre 2012, la cour d'appel reproche cependant au prévenu Claude Frantzen un certain manquement à l'obligation de surveillance et à son obligation de demander des comptes aux constructeurs et au service spécialisé qu'il dirigeait au sein de la DGAC, il y a faute caractérisée. Cependant fait défaut la preuve d'un lien de causalité certain et continu entre cette faute et le dommage.

La responsabilité pénale de fonctionnaires de responsabilité moindre : affaire Barrière

Il n'est pas question d'engager la responsabilité pénale de l'État !

La responsabilité administrative

L'État peut dans certaines hypothèses être considéré comme responsable du fait de son agent fautif

L'application des principes de la responsabilité administrative et la compétence des juridictions administratives.
Procès du Concorde, la cour de Versailles, comme juridiction de l'ordre judiciaire, n'a pas compétence pour statuer sur l'éventuelle responsabilité de l'État du fait de son agent qui serait convaincu de fautes d'omission dans le maintien du certificat de navigabilité.

Les sanctions disciplinaires infligées aux agents de la DGAC

CAA Paris, 9 juin 2015, n° 14PA01886, déplacement d'office prononcé contre un agent ayant quitté son poste sans autorisation et ayant durant cette absence non autorisée effectué un atterrissage d'urgence en Tchéquie à raison d'un défaut d'essence.

ARMEE DE L'AIR

Le ministère de la défense
La gendarmerie de l'air

L'ESPACE

Le ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche est en charge de la politique de l'espace. Le titulaire de ce département ministériel est actuellement la dame Najat Vallaud - Belkacem.
Le ministre est en général assisté d'un secrétaire d'État. Il y avait jusqu'en mars 2015 une secrétaire d'Etat chargée de l'enseignement supérieur et de la recherche, qui suivait à ce titre la politique de l'espace. Thierry Mandon, nommé à cette fonction le 17 juin 2015, né en 1957 à Lausanne, un élu de l'Essonne.
Il existe au ministère une direction générale de la recherche et de l'innovation.
Elle comporte un service de stratégie de la recherche et innovation, dont dépend le secteur : environnement, planète-univers, espace, qui s'occupe de l'observation de la Terre et de l'espace, proche et lointain.
Existe aussi un service de la performance, le département des organismes spécialisés y assure la tutelle du CNES

Le CNES est un établissement public scientifique et technique à caractère industriel et commercial, régi par les articles L. 331-1 et suivants du code de la recherche.
Voir Mireille COUSTON, Droit spatial, p. 128
Voir au JO du 14 mars 2014 la convention conclue le 12 mars 2014 entre l'État et le CNES. La loi de finances pour 2014 alloue 171,9 millions d'euros au CNES pour garantir la maîtrise des technologies spatiales dans le domaine de la défense (programme d'imagerie spatiale MUSIS)
Le JO du 2 juillet 2014 publie une convention du 18 juin 2014 entre l'État et le CNES relative au programme d'investissements d'avenir.

Légifrance cite quelques décisions d'intérêt plutôt limité concernant le CNES

Le tribunal des conflits, le 24 avril 1978, avait décidé que le litige s'étant élevé entre le CNES et la société de boulangerie de Kourou quant au marché conclu entre eux en 1968 pour l'installation d'une boulangerie industrielle à Kourou relevait des juridictions de l'ordre judiciaire. Les contrats que le CNES est amené à conclure sont régis par les règles du droit privé, à l'exception des contrats passés avec des prestataires de service qui confient à ceux-ci l'exécution même de la mission dont le CNES est chargé, ou qui sont soumis à un régime exorbitant du droit commun.

Dans un arrêt du 10 juin 1988, le Conseil d'État condamne les entrepreneurs ayant pris part à la construction de l'hôtel Les Roches à Kourou, du fait des défectuosités du système de climatisation.

En revanche, la CAA de Bordeaux déboute le 6 juillet 2004, n° 00BX02327, le CNES qui faisait état, lors de la construction d'un bâtiment à Toulouse, d'une mauvaise réalisation des joints entre les châssis des fenêtres des bureaux et le mur rideau de la façade, les travaux avaient fait l'objet de réserves en 1987

II. Les autres États

Les autres États membres de l'Union européenne

L'Allemagne
La Grande Bretagne
L'Italie

Les États-Unis
DOT
USDOD
La FAA : l'administration fédérale américaine de l'aviation
La NASA est l'agence spatiale américaine, créée en 1958, elle a un budget annuel de plus de 18 milliards de dollars
Le département de la défense dispose d'un budget spatial d'un montant supérieur

La Russie
Rosaviakosmos

La Chine est une puissance spatiale qui s'affirme progressivement, elle aurait un budget spatial de 7 milliards de dollars, elle a envoyé une sonde spatiale et déposé un engin d'exploration sur la lune en décembre 2013, qui, semble-

t-il, a eu des problèmes de fonctionnement

L'Inde

Le Japon

TITRE II. L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE ET SPATIALE

L'importance à travers le monde de l'industrie aéronautique et spatiale, les industriels, les ingénieurs, les techniciens.
La nécessité d'injecter dans le secteur des capitaux considérables. Présentation des fabricants d'engins, moteurs, pièces, équipements. Diversité des métiers. Fabrication et service après-vente.
Les grands groupes aéronautiques et spatiaux multi métiers ont des implantations dans le monde entier. Les transactions se font habituellement en dollars. Politique de délocalisations des sites industriels.
Les fabricants des aéronefs et des objets spatiaux achètent ou font fabriquer par des équipementiers ou des sous-traitants une bonne partie des éléments destinés à être incorporés dans l'aéronef ou dans l'engin spatial.
Il convient de distinguer l'activité de conception des pièces et des produits et celle de leur fabrication.

(On peut tenter une comparaison avec l'industrie automobile)

Christiane Alcouffe, Capital intellectuel et compétitivité dans l'entreprise étendue. Exemples tirés de l'industrie aéronautique, Mélanges Pierre SPITERI, 2008, p. 93
(L'article s'appuie sur le cas d'Airbus, qualifiée d'entreprise étendue)

L'industrie européenne est dominée par l'aéronautique, le secteur spatial ne compte que pour 5 %. Elle occuperait 375 000 personnes, dont 31 000 pour le secteur de l'espace.

Deux grands groupes américain et européen dominent actuellement le marché. Ces constructeurs opèrent non seulement pour l'aviation civile mais également pour les activités militaires et de défense. Ils fabriquent aussi bien à travers leurs bureaux d'étude et leurs ateliers des engins affectés à la navigation aérienne que des objets destinés à la navigation spatiale.

L'industriel européen majeur dans le secteur aéronautique, c'est Airbus.
Le groupe AIRBUS est l'héritier d'une multiplicité de petites moyennes et grandes sociétés, Aerospatiale, Matra, Daimler Chrysler Aerospace, Casa, certaines anciennes, qui opéraient en France, en Allemagne, en Angleterre, en Espagne, et en particulier dans le pays toulousain.
L'European Aeronautic Defence and Space Company, EADS, avait été créée en 2002 comme société de droit néerlandais ayant son siège à Amsterdam ou à Leyde, se trouvant à la tête d'une multiplicité de filiales et de sous-filiales. Ce groupe de sociétés dispose de 140 000 salariés. Il est implanté dans 48 pays. … une usine à Mobile en Alabama.
Cette société mère porte depuis le 1° janvier 2014 le nom d'AIRBUS Group. On construit pour elle un site à Blagnac. Président Thomas Enders.
Des changements se produisirent à partir de l'automne 2012 dans la composition de capital social, Daimler se désengagea, Lagardère également.
L'État allemand (autour de GZBV) et l'État français (autour de la SOGEPA, société de gestion de participations aéronautiques) détiennent chacun 11 % du capital ou des droits de vote, l'État espagnol autour de SEPI autour de 3%. Plus de 60 % du capital relèveraient d'autres actionnaires. Les titres de capital sont cotés en bourse.
L'activité industrielle est répartie en trois grandes divisions : la division airbus pour la construction d'avions, la division militaire et espace, la division hélicoptères.

Le géant américain, c'est Boeing.
Boeing, qui a décidé en 2001 de déplacer son siège de Seattle à Chicago.
Böing était le nom d'origine allemande du père du fondateur.
Principales usines à Everett près de Seattle et à Wichita dans le Kansas.
Plusieurs départements : air planes et LCA gros porteurs, aérospatiale, recherche développement, financement

La concurrence de l'industrie d'Europe et d'Amérique du Nord par les nouveaux entrants

Chine : la Chine entend développer son industrie aéronautique en matière civile et militaire.
AVIC, Aviation Industry Corporation of China
COMAC, Commercial Aircraft Corporation of China

Japon,
Corée,
Inde,
Brésil,
Russie,
À la main d'œuvre souvent meilleur marché qu'aux États-Unis ou qu'en Europe.
Les nouveaux avionneurs, par Philippe Jarry, La lettre, Académie de l'air et de l'espace, 2011, n°71

AVIATION CIVILE

. Les fabricants des gros porteurs et des longs courriers

Ces avionneurs sont principalement localisés en Amérique du Nord et en Europe.

Airbus est la principale filiale, détenue à 100 %, d'Airbus Group, elle réalise 70 à 80 % des 46 milliards du chiffre d'affaires du groupe, le siège est à Toulouse Blagnac. Président Fabrice BREGIER. 626 avions livrés en 2013.
Airbus A350

Boeing
Boeing 787

Sukhoi propose le super jet international
Mitsubishi, le MRJ-21

. Les moyens courriers : 160/190 places

Le chinois COMAC

. Les avions régionaux

Appareils pour transporter 50/70/90 passagers, avec une autonomie de vol de 1500 km.

ATR est un GIE, une Co- entreprise entre Alenia et AIRBUS, qui détient 80 % du marché mondial des avions de 50 à 90 places : 157 avions vendus en 2011
Les avions à hélices sont moins gourmands en carburant. Le coût d'entretien est moindre. Ils peuvent se poser sur des pistes plus courtes.
Un projet d'avion de 100 places.

Les concurrents :
. Bombardier, industriel canadien
. EMBRAER, brésilien

Sukhoi envisage un avion de 75/95 places
La Chine a son projet

. Les appareils de l'aviation de tourisme et de l'aviation d'affaires

Le Falcon fabriqué par Dassault Aviation. 66 Falcon livrés en 2012, 77 appareils neufs livrés en 2013. Dassault prépare pour 2016 le Falcon 8X qui pourrait accomplir près de 12 000 km en 14 heures, avec 8 passagers et 3 membres d'équipage, 55 millions de dollars.
Gulf Stream
Bombardier
Cessna et Beechcraft, deux entreprises ayant leur siège à Wichita dans le Kansas, contrôlées par Textron : les premiers fabricants dans le monde d'avions de tourisme
Socata
Embraer
Pilatus
Un salon à Genève
Marché fragile, 678 appareils neufs livrés en 2013
Certains appareils haut de gamme ont un rayon d'action de plus de 10 000 km.
L'âge moyen des machines est de 17 ans.

. La fabrication des hélicoptères. AIRBUS Helicopters, usines à Marignane, la Courneuve. Une filiale allemande, à Donauwörth. Une filiale espagnole, à Albacete. Plus de 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires. 22 000 salariés. 12000 hélicoptères en activité. Assure la maintenance. Matériel civil. Marché du transport sanitaire. Matériel militaire. 497 appareils livrés en 2013.

LE MILITAIRE

L'industrie de défense. L'industrie aéronautique militaire.

AIRBUS Defence & Space, Airbus DS, est l'une des principales divisions d'AIRBUS Group. 20 % de l'activité du groupe.
La subdivision chargée du militaire prend le nom de Military Aircraft Systems
Avions militaires
Cassidian avait succédé à l'ancienne division Systèmes de défense et de sécurité, qui détient la participation d'EADS (37,5 %) dans MBDA premier fabricant mondial de missiles.

Dassault Aviation (capital détenu à 50,55 % par le groupe industriel Marcel Dassault, 46,32 % par EADS France) fabrique le Mirage et le Rafale.

Daher Socata

Bae Sytems, issu de British Aerospace, a son siège à Farnborough, c'est l'un des principaux industriels mondiaux de l'armement.
On avait évoqué, en septembre 2012, un rapprochement entre EADS et Bae Systems. Le gouvernement français aurait été réticent à perdre sa prépondérance au sein du groupe industriel. L'Allemagne était hostile. Ce projet a échoué.

Finmeccanica, hélicoptères, électronique de défense, aéronautique. L'État italien détient 32 % du capital.

Boeing a une division en charge de l'armement qui a son siège près de Saint Louis. BDS. Bombardiers, hélicoptères, drones.

Lockheed Martin, dont l'État américain est le principal client

Un document de janvier 2015 de la Marine française, La Hune du Cesm, fait état d'un projet ambitieux et coûteux sous contrôle américain, celui du F-35 Lightning. Les États-Unis et la G.B. sont les plus investis dans ce projet, à deux variantes, avec Lockheed Marti – Northrop Grumman et BAE.

La fabrication des drones
L'industrie israélienne, américaine, française …

Les **motoristes** fabriquent les moteurs des avions

Le début de l'aviation : la propulsion à hélices avec une ou deux hélices
Les avions à réaction
Les turbopropulseurs : moteurs à réaction composé d'une turbine à gaz équipée d'hélices
Les turboréacteurs : moteurs à réaction dans lesquels l'air est comprimé par un ou des compresseurs entraînés par une ou des turbines, porté à haute température par la combustion du carburant puis détendu dans une tuyère

Safran (22 % du capital contrôlé par l'État, 60 % flottant, 68000 employés et salariés, via certaines filiales comme la SCCMA, est un fabricant de moteurs d'avion. Le produit phare est actuellement le moteur Leap (succédant au CFM 56) fabriqué en lien avec General Electric. Usines et établissements à Évry-Corbeil, Gennevilliers. L'État a cédé en mars 2015 une fraction de la part qu'il détenait dans le capital social, 3,96 % du capital. L'État détient début 2015 18 % du capital et plus de 22 % des droits de vote. Une commission a émis un avis sur l'opération, ce qui a été l'occasion de présenter la situation de cette société Safran, JORF du 5 mars 2015 p. 4189. En 2014, le secteur propulsion aéronautique et spatiale représentait 53 % du chiffre d'affaires, 72 % du résultat opérationnel.
Turbomeca (du groupe Safran) fabrique des turbines à gaz pour hélicoptères
Rolls –Royce : fabrique des moteurs d'avion. Siège à Londres.
Pratt & Whitney, idem. Siège à Hartford. Filiale d'United Technologies UTC
General Electric Aviation, filiale d'un très grand groupe industriel américain, l'un des premiers fournisseurs de moteurs d'avion dans le monde

Les **équipementiers et sous-traitants**

Les aéro structures

Ce sont de petits ou gros industriels qui fabriquent des pièces et des éléments qui entreront dans la composition de l'aéronef.
Ils travaillent éventuellement aussi bien pour Airbus que pour Boeing, ou d'autres avionneurs, ou les compagnies aériennes pour l'entretien et la maintenance. Ils fournissent des produits de façon isolée ou bien ils entrent dans le programme de fabrication d'un avion pour un cycle d'une dizaine d'années. Airbus dispose à Washington d'un bureau d'achat pour faciliter ses achats auprès de fournisseurs américains, Airbus fait en 2014 30 milliards d'achat par an, un tiers aux États-Unis.
Les plus importants équipementiers existant dans le monde sont américains. Boeing a une filiale française qui négocie les achats avec les entreprises françaises. Boeing qui ferait chaque année 43 milliards d'achat de par le monde.
Latécoère : fabrique des portes et des structures d'avion
Zodiac Aerospace : fabrique des sièges, les coffres à bagages, les sanitaires, des toboggans d'évacuation, des parachutes
Messier-Bugatti (du groupe Safran) : trains d'atterrissage
Labinal (Safran) : systèmes électriques
Hispano-Suiza (Safran) : transmissions de puissance
Ratier Figeac, filiale de la société américaine UTC Aerospace Systems de Charlotte en Caroline du Nord : fabrique des hélices, des éléments du cockpit et de la cabine
Figeac Aero, qui fournit entre autres des pièces à des motoristes du groupe Safran
D'autres industriels fabriquent des composants des moteurs, MTU, Avio, Techspace
Liebherr-Aerospace produit des systèmes de traitement et climatisation de l'air pour l'aéronautique, pressurisation de la cabine, climatisation, antigivrage, cette société fabrique des trains d'atterrissage. Des usines au Nord de Toulouse, en Souabe près de Lindau, au Brésil dans l'État de Sao Paulo, à Nijni Novgorod en Russie. Le fondateur de l'entreprise était d'origine allemande, la société mère qui a conservé son caractère familial a fixé son siège à Bulle, en Suisse.

Potez : une usine à Aire sur Adour

L'avionique

L'avionique : les équipements servant au pilotage des avions.

Thales : groupe d'électronique. Gestion du trafic aérien, aide à l'atterrissage

Raytheon : siège près de Boston. Fabricant du four à micro- ondes. Fabrique les missiles tomahawk. Fabrique des radars et du matériel de défense.

Rockwell Collins : fabrique du matériel électronique pour l'aviation. Radars. Matériel radio. Iowa (capitale Des Moines).

Les fabricants de pneumatiques. Michelin.

GIFAS, groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales.

LE SPATIAL

L'industrie spatiale : les fabricants d'objets spatiaux, des fusées- lanceurs et des satellites.

Les européens

Airbus Group a regroupé ses activités militaires et spatiales dans une filiale nommée AIRBUS Defence & Space SAS.
La division spatiale, dite Space Systems, prend la suite de ce qu'on appelait antérieurement Astrium.
Astrium résultait d'une fusion réalisée en 2000 entre Matra Marconi Space et la division spatiale de DaimlerChrysler Aerospace.

Plusieurs sites industriels en Europe, une multiplicité de sociétés incorporées dans le groupe Airbus.

Le site des Mureaux, à 40 km de Paris, abrite la plupart des services centraux de l'activité Space Transportation. Il est spécialisé dans la maîtrise d'œuvre des programmes spatiaux, comme celui d'Ariane ; la production d'équipements et de systèmes les plates-formes de simulation et de validation des équipements, des systèmes électriques et des actionneurs, des programmes de vol et de la mise au point des moyens sols : elles sont utilisées pendant tout le cycle de vie des produits pour la validation des évolutions, l'analyse et l'expertise des vols.

En ce qui concerne la mise en chantier d'Ariane 6, la presse évoque en décembre 2014 pour la conception des lanceurs la création d'une structure commune autour d'Airbus et de Safran. La société Airbus Safran Lauchers aura son siège à Issy les Moulineaux. Cette société regroupera les systèmes de lanceurs d'Airbus et la propulsion de Safran.

Site à Elancourt

Le site toulousain d'Airbus Defence and Space SAS est implanté dans le Sud Est de la ville, dans la zone de Palays. Ce site est spécialisé dans la maîtrise d'œuvre, la conception, l'assemblage, intégration et tests pour les satellites de télécommunications, observation de la terre et sciences. Il possède des compétences dans le domaine des instruments optiques, l'avionique, les logiciels embarqués et les systèmes sols. Ce site de Toulouse est également un centre d'expertise pour les activités de services pour les activités de services spatiaux, il couvre l'ensemble de l'offre communication et géo information.

Le site de Saint Médard en Jalles près de Bordeaux

Les sites en Allemagne

Un site à Madrid Barajas pour les composites pour les applications spatiales

Un site à Kourou

Un site à Houston

La presse le 17 novembre 2014 fait état d'un contrat conclu par l'ESA avec Airbus Defence and Space tendant à la réalisation du module de service de la capsule américaine Orion. Cette capsule est développée par Lockheed Martin Space Systems pour des missions habitées vers la lune, quatre astronautes à bord sont prévus après 2020. Premier vol prévu en 2017/2018 vers les points de Lagrange lunaires. Contrat de 300 millions d'euros. Le module de service est destiné à procurer la propulsion, l'alimentation électrique, le contrôle thermique et les composants vitaux de cette capsule de la NASA. M. François Auque est présenté par la dépêche de l'AFP comme le directeur général pour les systèmes spatiaux d'Airbus D. & S.

Thales : l'État français en contrôle 27 % du capital, Dassault 26 %. Avionique et espace.
Sonde Rosetta Thales envoyée en direction d'une comète, au-delà de l'orbite de Jupiter. L'atterrisseur Philae de la sonde Rosetta s'est posé en novembre 2014, à 510 millions de km de la terre, sur la comète 67P/Churyumov-Gerasimenko.

Thales Alenia Space est une filiale de Thales pour 67 % et de Finmeccanica pour 33 % du capital.
Fabricant de satellites de télécommunications, de météo, d'observation militaire.
Un établissement à Toulouse route de Seysses près de Francazal.

La règle du juste retour en matière industrielle : les contrats industriels sont attribués par l'ESA en ce qui concerne les programmes optionnels à proportion de la contribution financière de chaque état aux industriels de cet état

Le CIS Communication, Intelligence et Security est décrit comme un guichet unique des systèmes de communication terrestre et par satellite

Electronics

Les américains

Boeing dispose d'un secteur qui fabrique des satellites à usage civil ou militaire, c'est un important fournisseur de la NASA

Loral : communication par satellites

La société Orbital Sciences fabrique des satellites et des lanceurs, comme la fusée Antares qui a connu un échec le 28 octobre 2014 (il s'agissait de lancer le cargo Cygnus qui devait ravitailler pour le compte de la Nasa la station spatiale internationale) (le premier étage du lanceur était doté d'un moteur de l'époque soviétique NK-33). La fusée et le chargement du vaisseau étaient estimés à 200 millions de dollars.

Les russes

La fusée Soyouz fabriquée en Russie, à Samara, par Starsem

Les **motoristes** fabriquent les moteurs des fusées lanceurs et de ceux des satellites et des vaisseaux spatiaux SNECMA (du groupe Safran), constructeur du moteur Vulcain de la fusée Ariane.

Le programme Ariane 6 devrait être conduit par Airbus Safran Lauchers.

Les entreprises de réparation et de maintenance

Il peut s'agir de sociétés filiales des grands groupes de l'industrie aéronautique ou d'entreprises indépendantes spécialisées dans ce genre de métier.

À titre d'exemple : 3° Civ. 9 avril 2014, n° 12-29271 : la société EAS développement, qui exerce une activité de maintenance et réparation d'aéronefs ; contentieux relatif aux défectuosités du hangar destiné à accueillir des avions gros porteurs.

Les écoles d'ingénieurs

L'ISAE SUP AERO, Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace, est issu du rapprochement de SUPAERO et de l'ENSICA

Les organismes de recherche : l'ONERA, office national d'études et de recherches aérospatiales, avec des établissements et des implantations à Meudon, Châtillon, Toulouse, Modane …

Le lycée Airbus à Toulouse route de Bayonne

Il existe un brevet d'initiation aéronautique et même un certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, voir décret et arrêtés du 19 février 2015, JO du 21 février 2015, p. 3225.

Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, PEDONE, 2014, sous la codirection de Ph. Achilléas et de W. Mikalef

CHAPITRE I. LES ASPECTS DE DROIT PUBLIC

L'aide, l'assistance, la tutelle et les contrôles opérés par les pouvoirs publics sur l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatial.
Les États aident et favorisent le développement de l'industrie en matière aérienne et spatiale, ils soutiennent cette industrie, ils la contrôlent et la surveillent.
Lorsque l'acquéreur des produits est l'armée ou l'administration, on applique les règles sur les marchés publics.

Section I. Les mécanismes de régulation de la libre concurrence

§ I. Le partenariat entre les industriels et les pouvoirs publics

L'entreprise commune Clean Sky 2 tend à asseoir la compétitivité de l'industrie aéronautique européenne. Elle a été créée par un règlement n° 558/2014 du 6 mai 2014 pour une période allant jusqu'en 2024. Siège à Bruxelles. Elle succède à l'entreprise Clean Sky active jusqu'en 2017. Partenariat public/privé dans le secteur de la recherche et de l'innovation. L'entreprise commune est constituée de membres, l'UE ainsi que des membres privés, des responsables (des grands industriels) et des entités associées (comme des universités ou des industriels). Amélioration des technologies aéronautiques. Accroître le rendement du carburant d'aviation pour réduire les émissions de CO2. L'Union apporte une importante contribution financière.

L'aéronautique est en France bien représentée parmi les 34 programmes d'investissement d'avenir PIA, certains concernent les drones civils, les dirigeables, les avions à propulsion électrique.

§ II. Les aides d'État

L'industrie aéronautique est choyée par les pouvoirs publics, qui accordent à ce secteur industriel hautement performant des facilités et aides directes ou indirectes diverses.
Les pouvoirs publics contribuent largement au financement de la recherche, R & D.

Le débat consiste à déterminer si ces divers avantages sont licites ou prohibés.

1. Dans le cadre de l'Union européenne

Le contrôle des aides exercé par les autorités de l'Union européenne

La notion d'aide est plus générale que celle de subvention, elle comprend non seulement des prestations positives, mais également des interventions d'État qui allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise. Un traitement fiscal avantageux plaçant des bénéficiaires dans une situation financière plus favorable que les autres contribuables constituent une aide d'État, cf. l'arrêt Kernkraft de la CJUE rendu hors droit aérien le 4 juin 2015, C-5/14

Les équipementiers ont recours aux mécanismes de l'assurance pour se couvrir contre le risque de change entre l'euro et le dollar.
La commission a validé un programme français proposé par la Coface, garantie Aéro 2008, absence d'aide d'État, décision du 8 mars 2011, JOUE 5.7.2011

2. Dans les rapports internationaux

Des différends se sont élevés entre l'Union Européenne et les États-Unis concernant le commerce des aéronefs civils gros porteurs ainsi que les aides accordées à Airbus ainsi qu'à Boeing, ce contentieux a été porté devant les instances de l'Organisation mondiale du commerce.

Serge GUINCHARD et alii, Droit processuel, Dalloz, consulter les § 516 et suivants concernant le règlement des différends de l'OMC

Certaines subventions étatiques sont prohibées dans le commerce international.
Dans ce contentieux hautement complexe, il a été fait application de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 et de l'accord SMC sur les subventions et les mesures compensatoires. Ainsi que du dispositif relatif aux procédures régissant le règlement des différends.
Il existe un accord sur le commerce des aéronefs civils fait à Genève en 1979 modifié par un protocole de 2001.

Airbus a été accusé de recevoir des aides illégales.
Une plainte des États-Unis. Rapport du groupe spécial en date du 30 juin 2010, mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs : l'organe de règlement des différends ORD a établi un groupe spécial qui a établi un rapport de plus de 1200 pages concluant que sur un certain nombre de points les E.U. ont établi l'existence de subventions prohibées de la part des Communautés, de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Royaume Uni ; le rapport est négatif sur d'autres points. L'affaire a été portée fin 2010 devant un organe d'appel.
L'organe d'appel a estimé que certaines subventions accordées par l'UE et certains états européens étaient incompatibles avec l'article 5 de l'accord SMS, sont citées les aides au lancement. 18 mai 2011.
Rapport adopté par l'ORD le 1° juin 2011.
Désaccord entre les européens et les États-Unis quant à l'exécution des mesures figurant dans le rapport.
La procédure d'arbitrage est interrompue en janvier 2012 à la demande des deux parties.

Boeing a été accusé, par les européens, de percevoir des aides illégales de la part du pouvoir américain.
Une plainte des États européens et de la Commission européenne faisant état de subventions prohibées accordées par les États-Unis à Boeing : l'ORD a établi un groupe spécial - le rapport définitif du groupe spécial a été publié le 31 mars 2011 : États-Unis - mesures affectant le commerce de aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte). Le rapport conclut que sur un certain nombre de points un certain nombre de subventions à l'exportation accordées par les États-Unis sont incompatibles avec l'accord SMC et que les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes ; le retrait de la subvention est recommandé.
Le rapport de l'Organe d'Appel signé à Genève le 27 janvier 2012 a été publié le 12 mars 2012, cet organe d'appel recommande que les États-Unis prennent des mesures en conformité avec leurs obligations au titre de l'accord SMC, plus précisément pour éliminer les effets défavorables causés par leur recours à des subventions, ou qu'ils retirent ces subventions. Idem pour des subventions à l'exportation.

Suspension de la procédure d'arbitrage en novembre 2012.
Dans un communiqué daté du14 avril 2014, l'UE dénonce le non- respect de la décision de l'OMC par les États-Unis, Boeing continuerait à percevoir des subventions illégales. L'UE entend insister auprès de l'OMS pour une mise en conformité et envisage de prononcer des sanctions de 12 milliards de dollars par an. Déclaration du commissaire au commerce Karel De Gucht.

Un article de presse daté du 19 décembre 2014 indique que l'UE a engagé une procédure contre les États-Unis à propos d'aides fiscales qui seraient accordées par l'État de Washington pour la fabrication du Boeing 777X.

§ III. Les pratiques anti-concurrentielles : les ententes sur les prix entre constructeurs

Les ententes et les pratiques de position dominante réprimées par les droits nationaux et par les traités européens

La cessation de l'illicite

Les sanctions de droit pénal : amendes administratives prononcées par les autorités de concurrence, voire sanctions pénales classiques.
Les sanctions civiles : voir la directive 2014/104 du 26 novembre 2014 tendant à harmoniser les législations nationales pour l'évaluation des dommages intérêts dus aux victimes d'agissements anti concurrentiels

§ IV. Le contrôle des structures : le contrôle des concentrations entre fabricants

Le droit anti trust permet aux pouvoirs publics de contrôler les rapprochements entre entreprises concurrentes et d'interdire les concentrations, fusions, prises de contrôle, qui perturbent et offensent le libre jeu de la concurrence

La décision de la commission du 2 octobre 1991 interdisant à l'Aérospatiale et à Alenia de prendre le contrôle de Havilland, fabricant canadien d'ATR à turbopropulseurs

Une décision de la commission européenne du 30 juillet 1997, JOCE du 8 décembre 1997 avait déclaré compatible avec le marché commun la prise de contrôle à 100 % par The Boeing Company de la McDonnell Douglas Corporation. La commission imposait un certain nombre de conditions. La Federal Trade Commission ne s'était pas opposée le 1° juillet 1997 à l'opération de concentration. Il existe un accord entre les États- Unis et les Communautés européenne concernant l'application de leur droit de la concurrence.

La prise de contrôle conjoint par Thales et Finmeccanica d'AAS et Telespazio, décision favorable de la Commission, 4 avril 2007

General Electric Company prend le contrôle des activités d'Avio dans le secteur aéronautique, notification du 13 mai 2013, JOUE du 23 mai 2013

Section II. L'impératif de sécurité

Les aéronefs, les moteurs, les hélices, les pièces, les équipements incorporés dans les engins aériens doivent posséder la meilleure qualité pour affronter les risques de l'air et éviter l'accident, aussi les autorités publiques imposent-elles des règles sévères aux industriels et aux fabricants pour que soit assurée la conformité des produits.
On entend par *produit*, un aéronef, un moteur ou une hélice.
On entend par *pièces* et équipements, les mécanismes, les pièces, les appareils qui sont utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef. Il peut s'agir des parties de la cellule, du moteur ou des hélices
On distingue les règles relatives à la fabrication de celles concernant la maintenance.

Sous- Section I. Les normes de sécurité

Une certaine internationalisation dans la conception, la production, les échanges des produits aéronautiques, aéronefs, moteurs, appareils, éléments

Les préliminaires : les sources du droit : fort nombreuses, redondantes et enchevêtrées

Normes minimales établies par l'OACI, annexe 8 à la convention de Chicago

Normes nationales ou à l'échelon de l'UE

USA
Les États-Unis fixent des normes fédérales de navigabilité, Airworthiness Standards. Ces normes sont importantes à raison de la puissance de l'industrie aéronautique américaine. C'est la FAA, Federal Aviation Administration, qui dépend du DOT, qui joue le rôle d'autorité de certification.

Normes européennes

L'UE légifère en matière de normes imposées à l'industrie aéronautique. Elle a conclu certains accords avec des États étrangers pour faciliter les échanges.

. Les normes propres à l'Union

Une intense activité régulatrice d'ordre technique

Le règlement CE n° 216/2008 du 20 février 2008 fixe des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et établit l'agence européenne de la sécurité aérienne.
Modifié par le règlement n° 1108/2009 du 21 octobre 2009 et par le règlement n° 6/2013 du 8 janvier 2013.
L'agence européenne de la sécurité aérienne effectue des inspections pour vérifier le respect de la réglementation dans les domaines de la navigabilité initiale, du maintien de la navigabilité, des inspections au sol, des contrôleurs de la circulation aérienne, de la gestion du trafic aérien, règlement n° 90/2012 du 2 février 2012 modifiant le règlement n° 736/2006.
Les aéronefs à motorisation complexe, avion, hélicoptère certifié, aéronef à rotors basculants, obéissent à un régime plus strict
Les aéronefs historiques et les engins de dimension réduite échappent en tout ou en partie au règlement européen.

Le règlement n°749/2012 du 3 août 2012, 85 pages, JOUE du 21 août 2012, établit des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production. C'est une refonte du règlement n° 1702/2003. Ce règlement est important, c'est lui qui fixe les exigences en matière de délivrance des certificats de navigabilité. Il comporte une annexe I, Partie 21, qui a pour titre Certification des aéronefs et produits, pièces et équipements d'aéronefs, et des organismes de conception et de production.

Les exigences de sécurité : le rôle de l'agence européenne de la sécurité aérienne et des autorités nationales : la conception et la fabrication des engins et des pièces
L'agence peut procéder à des inspections de normalisation auprès des autorités aéronautiques nationales pour vérifier le respect de la réglementation, règlement CE n° 736/2009 du 16 mai 2006

Règlement d'exécution n° 90/2012 du 2 février 2012. L'agence effectue des inspections auprès des autorités des États membres, pour évaluer le respect des exigences du règlement n° 736/2006 dans les domaines suivants : navigabilité initiale et maintien de la navigabilité, opérations aériennes, inspections au sol, membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, gestion du trafic et des services de navigation aérienne. L'Agence établit un rapport.
L'agence perçoit des honoraires et des redevances en particulier en opérant la certification des produits, règlement

CE n° 593/2007 du 31 mai 2007, modifié par un règlement n° 494/2012 du 11 juin 2012

Le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, 148 pages au JOUE du 25 octobre 2012, détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement n° 216/2008, 5 annexes. Il a été modifié par le règlement n° 800/2013 du 14 août 2012 pour inclure des dispositions relatives à l'exploitation d'aéronefs à des fins non commerciales. Le règlement 2015/640 du 23 avril 2015 concerne des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation, il modifie le règlement n° 965/2012. Il existe désormais 7 annexes.

Le règlement n°1321/2014 du 26 novembre 2014 est relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs, et des produits /pièces et/ équipements aéronautiques. Il concerne également l'agrément des organismes et des personnels qui participent à ces tâches. C'est un texte de refonte, qui abroge le règlement n° 2042/2003.

. Les accords internationaux conclus entre l'Union et certains États tiers

L'accord de Bruxelles du 30 juin 2008 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, accord approuvé par décision du Conseil de l'UE du 7 mars 2011.
L'accord vise entre autres à la reconnaissance réciproque par les deux parties contractantes des agréments et démonstration de conformité émanant de leurs autorités aéronautiques respectives. L'accord favorise ainsi les importations et exportations de produits entre l'Europe et les États-Unis. Certaines conditions concernent l'agrément des centres de réparation.
Instauration d'un comité de surveillance bilatéral habilité à modifier les annexes de l'accord.

L'accord de Prague sur la sécurité de l'aviation civile signé entre l'Europe et le Canada le 6 mai 2009. L'accord a été approuvé au nom de l'Union, décision du Conseil du 19 juillet 2011

L'accord de Brasilia entre l'UE et le Brésil sur la sécurité de l'aviation civile du 14 juillet 2010, approbation de l'accord au nom de l'Union par une décision du 26 septembre 2011, JOUE 19.10.2011 L 273/1. Chaque partie reconnaît les procédures menées pour constater la conformité auprès de l'autre partie. Faciliter les exportations et importations ainsi que les opérations d'entretien.

Normes nationales : aviation militaire, aviation de loisir, aviation générale

§ I. Le contrôle du processus industriel

La réglementation pesant sur l'industrie aéronautique est minutieuse, elle vise à assurer la sécurité des vols. La puissance publique exerce ainsi un contrôle étroit sur la conception et la fabrication des différents éléments formant l'aéronef.
Le concepteur n'est pas forcément le fabricant.

La conception des produits / pièces / équipements : chaque organisme de conception doit démontrer ses capacités.
L'autorité délivre l'agrément d'organisme de conception
Celui qui postule pour obtenir un certificat de type doit détenir cet agrément, art. 21A.14 de l'annexe I partie 21 du règlement 3 août 2012

La fabrication
L'industriel doit fabriquer des produits, des pièces, des équipements conformément aux normes fixées par l'agence et les autorités nationales. Chaque organisme de fabrication des produits doit démonter ses capacités. Il instaure un système qualité : contrôles des fournisseurs et des sous- traitants, identification et traçabilité, compétence du personnel, audits de qualité internes et actions correctives. Il doit mettre en place un système de contrôle de production : chaque pièce est conforme aux données et doit être en état de fonctionner en sécurité. Les produits, les pièces et les équipements font l'objet de certificats.

Le règlement n° 748/2012 du 3 août 2012 impose une coordination entre la conception et la production. Règlement modifié par le règlement n° 69/2014 du 27 janvier 2014. Tout titulaire d'un certificat de type doit collaborer avec

l'organisme de production pour assurer une coordination entre la conception et la production.

Les documents techniques nécessaires à la construction, à la maintenance, à l'utilisation opérationnelle des aéronefs et aux supports de formation dans ces domaines bénéficient du même régime que ceux mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 1321-6 du code du travail, art. L. 6221-4-1 du code des transports
Les entreprises de production. Agrément d'organisme de production. Il y a des exigences à remplir par l'industriel pour recevoir cet agrément : il y a un système qualité, il y a un responsable qui s'assure que la production est réalisée compte tenu des critères exigés. L'autorité réalise une évaluation. Qui appelle éventuellement une action corrective.
L'entreprise titulaire d'un agrément comme organisme de production bénéficie d'avantages et de prérogatives : exercer l'activité de production, ce qui va de soi, et si l'avion est complet obtenir le certificat de navigabilité sur présentation d'une attestation de conformité.
La pièce européenne, EPA, European Part Approval, approbation de pièce européenne : l'article a été produit conformément à certaines données de définition approuvées.
L'ETSO est une spécification technique européenne, c'est une spécification de navigabilité détaillée, elle émane de l'Agence, elle fixe un niveau de performances minimal pour les articles spécifiés. Il s'agit d'assurer la conformité avec les exigences du règlement du 3 août 2012. Les pièces et les équipements à installer dans un produit certifié de type doivent être en principe conformes, pour être approuvées, aux procédures d'autorisation ETSO. Celui qui veut produire un article ETSO doit démontrer sa capacité.
Production hors agrément

Les produits, pièces et équipements doivent être identifiés, le nom du constructeur, la désignation du produit, le numéro de série. Le constructeur doit apposer une plaque ininflammable d'identification sur l'aéronef.

§ II. Les exigences en matière de navigabilité

Les certificats de navigabilité : aucun aéronef n'est exploité (et donc ne peut prendre l'envol) à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable, art. 5 § 2 c) du règlement n° 216/2008.

[Droit transitoire : Le règlement n° 748/2012, art. 3, maintient la validité des certificats de type et des certificats de navigabilité associés délivrés par un État membre avant 2003. Règlement modifié par un règlement n° 69/2014 du 27 janvier 2014]

Le décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 contient des dispositions voisines concernant les certificats de navigabilité propres aux appareils militaires et aux appareils d'État affectés à la douane et à la sécurité publique.

A. L'industriel concepteur du produit doit commencer par demander et obtenir le **certificat de type**.

L'industriel postulant pour un certificat de type démontre sa capacité en détenant un agrément comme organisme de conception, agrément délivré par l'Agence. Art. 21A.14 de la partie 21.
La demande de certificat de type pour un aéronef doit être accompagnée d'un plan trois- vues de cet aéronef, il faut communiquer les caractéristiques et les limites d'utilisation de l'appareil.
Pour que le certificat de type soit délivré, il faut que l'appareil respecte les exigences de niveau de bruit, le règlement n°748/2012 du 3 août 2012 opère un renvoi aux dispositions du chapitre 1 de l'annexe 16 volume 1 partie II de la convention de Chicago.
Il y a un dispositif spécifique pour les avions à réaction subsoniques, pour les avions à turbopropulseurs, pour les hélicoptères et pour les avions supersoniques.
Il existe également des exigences pour les émissions de gaz d'échappement et pour les pertes de carburant.

Quand il y a demande d'un certificat de type, il faut inclure une demande d'approbation des données d'adéquation opérationnelle. Cette expression signifie qu'il faut prévoir un programme minimum de formation des pilotes (qualification des simulateurs de vol) et du personnel d'entretien. Voir le règlement n° 69/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le règlement n° 748/2012.

Il y a un régime allégé pour les aéronefs ELA2 : avion qui a une masse maximale au décollage de 2000 kg et qui n'est pas classé comme aéronef à motorisation complexe, idem pour les planeurs, ballon, dirigeable à air chaud et à

gaz, aéronef à voilure tournante très léger.

Les certificats de type restreints : les exigences techniques sont moindres. Une sécurité adéquate compte tenu de l'utilisation prévue de l'appareil est garantie. L'appareil est apte au vol avec des restrictions. Il peut être admis éventuellement pour la navigation internationale.

Le postulant procède aux inspections et aux essais pour attester de la conformité du produit à la base de certification de type. La fabrication, la construction et l'assemblage doivent être conformes. L'Agence peut procéder à des inspections, ses agents peuvent assister aux essais en vol et au sol.

L'autorité en délivrant le certificat atteste que l'aéronef, ses pièces, ses équipements sont fiables et fonctionnent correctement. L'agence doit délivrer les certificats de type appropriés. Le certificat de type est en principe délivré pour une durée illimitée. Le conseil d'administration de l'agence adopte les lignes directrices pour l'attribution des tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales, art. 33 § 2 d) du règlement n° 216/2008. C'est l'agence qui a fixé la base de certification de type, en particulier le code de navigabilité applicable. Les codes de navigabilité fixent des normes moyennes, détaillées et spécifiques, pour démontrer la conformité des produits, pièces, équipements. C'est le directeur général qui attribue les tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales, art. 38 c) R.
Sauf cas particulier, les tâches de certification sont principalement menées à l'échelon national, sauf précision contraire du règlement
Un certain nombre de décisions de l'agence sont susceptibles de recours, portés devant les chambres de recours. Un recours contre la décision de la chambre des recours peut être porté devant le Tribunal, voire ensuite devant la CJUE.

Le titulaire du certificat de type fournit à l'acquéreur lors de la livraison de l'aéronef les instructions pour le maintien de la navigabilité.

Il y a place dans certaines hypothèses pour une modification du certificat de type. Ces modifications sont majeures ou mineures. 21.A.91

L'industriel concepteur, détenteur d'un certificat de type, a l'obligation d'assurer le *suivi de navigabilité* des appareils.
Il y a des instructions pour le maintien de la navigabilité. S'il y a des modifications, les exploitants de l'UE sont informés. Le suivi de navigabilité repose sur l'évaluation de la criticité des occurrences qui sont classées selon quatre niveaux, mineur, majeur, critique et catastrophique. Le suivi de navigabilité est effectué par le constructeur et par l'autorité de certification. Le titulaire d'un certificat de type doit posséder un système pour recueillir examiner et analyser les rapports et les informations relatifs aux pannes et mauvais fonctionnements des appareils. Il notifie à l'AESA au maximum dans les 72 heures les pannes et défauts dont il est informé pouvant compromettre la sécurité (unsafe conditions). Le constructeur doit rechercher la cause de la déficience révélant une situation dangereuse ou catastrophique, il informe l'Agence du résultat de ses recherches ainsi que des actions entreprises pour remédier aux déficiences. Voir 21.A.3A de la section A de la partie 21 de l'annexe I du règlement n° 748/2012 du 3 août 2012. Modifié par le règlement n°69/2014.
L'Agence européenne peut émettre des » consignes de navigabilité », si une condition dangereuse peut se reproduire sur un autre avion. Le constructeur doit alors proposer des actions correctives rendues obligatoires par la consigne de navigabilité. Les exploitants sont informés et reçoivent les instructions pour réaliser les actions correctives appropriées. Il est donné un délai pour exécuter les actions nécessaires. Art. 21.A.3B de la partie 21.

Des obligations similaires pèsent sur les constructeurs de moteurs. Si certains problèmes surviennent, ils doivent préconiser des mesures de remplacement, préconiser des révisions générales périodiques. Ils informent les autorités aéronautiques. Aux États-Unis les constructeurs d'avions américains proposent à la FAA les modifications et mises à jour devant être apportées aux moteurs d'avion qu'ils ont conçus. La FAA transfère ces documents à la DGAC. Le concepteur de moteur n'a pas l'obligation de transmettre ces informations directement aux exploitants des appareils aériens. C'est à l'exploitant qu'il appartient d'intégrer au manuel d'entretien les instructions du constructeur .A. 12 mai 1997. Il lui appartient de s'informer. Le fabricant de l'avion répercute aux propriétaires des avions.

Cf. 2° Civile 28 février 2013, n° 11-27699.

B. La fabrication en série

Le constructeur, une fois obtenu le certificat de type, va fabriquer, si le succès commercial est au rendez-vous, une série d'appareils. Il faut que chaque appareil soit conforme et puisse être en situation de vol. Il faut donc l'attestation de conformité de l'aéronef de série aux définitions du certificat de type, l'aéronef est en état de fonctionner en sécurité, il a subi avec succès les essais en vol.
Le **certificat de navigabilité individuel** est propre à chaque aéronef : il atteste l'aptitude au vol de celui-ci.
Il est délivré, après démonstration que le produit est conforme au type certifié.

La situation des aéronefs importés. Dérogation accordée à la Suède, voir annexe VI de la décision de la commission du 6 février 2014, JOUE du 8 février 2014

Des diminutifs du certificat de navigabilité peuvent permettre sous certaines conditions l'exploitation d'un aéronef.

- « Le certificat de navigabilité restreint ».
Absence de certificat de type. Des spécifications de navigabilité particulières. Comme le nom l'indique, des restrictions d'utilisation sont imposées dans l'exploitation et l'usage de l'aéronef.

- « L'autorisation de vol »
Il s'agit d'une autorisation dérogatoire dont le caractère est provisoire : il s'agit de l'hypothèse où l'aéronef ne satisfait pas pleinement aux exigences de navigabilité, mais il est en mesure d'effectuer un vol basique en toute sécurité. Présence de limitations : pour une mise au point, pour la formation du personnel, pour les essais en vol de réception, pour un vol de démonstration envers un acquéreur potentiel, pour la livraison de l'aéronef, pour la participation à un salon aérien, pour des compétitions, pour des vols non commerciaux…art. 21A701 et s. de la partie 21 de l'annexe I du règlement n° 748/2012 du 3 août 2012. L'autorisation est délivrée pour 12 mois maximum.

Arrêt Héli- Flight c. AESA du Tribunal, rendu le 11 décembre 2014, T-102/13, Europe février 2015, comm. 65 par Denys Simon
Il existe un modèle d'hélicoptère dit Robinson R66, fabriqué aux États-Unis, par la firme Robinson Helicopter Company ; ce modèle d'hélicoptère a obtenu aux États-Unis, avec exemption du système hydraulique des commandes de vol, le certificat de type délivré par la FAA Federal Aviation Administration.
La société américaine a déposé une demande de certificat de type auprès de l'AESA, ce certificat ne sera finalement délivré qu'ultérieurement et avec des modifications pour pallier le défaut de fiabilité du système hydraulique.
La société Héli-Flight est le distributeur exclusif en Allemagne des hélicoptères fabriqués par la société américaine, elle a acquis un hélicoptère du type Robinson R66, elle souhaite le proposer à la vente en Allemagne.
L'appareil n'avait pas encore reçu en Europe le certificat de type, la demande était en cours d'examen. Il ne pouvait donc voler.
La société a alors effectué une « demande d'approbation des conditions de vol » pour cet hélicoptère, démarche qui est un préliminaire à une autorisation de vol.
Une autorisation de vol peut être délivrée, à défaut de certificat, pour un vol de démonstration, s'il est démontré que l'aéronef peut effectuer un vol basique en toute sécurité.
Les conditions de vol n'étaient pas approuvées, mais le postulant pouvait faire une demande d'approbation des conditions de vol, pour obtenir cette approbation il faut établir le respect des règles de sécurité.
Si cette demande avait été acceptée, le requérant pouvait ultérieurement demander une autorisation de vol.
C'est cette demande d'approbation qui sera rejetée par l'Agence.
Un recours en réformation préjudicielle a été formé auprès du directeur exécutif de l'Agence, le recours a été déclaré non fondé.
L'affaire a été déférée ensuite à la chambre de recours, qui a rejeté le recours.
La décision de la chambre de recours peut faire l'objet d'un recours porté devant le Tribunal.
L'agence dispose d'une marge d'appréciation pour décider sur le plan technique si l'aéronef peut voler en sécurité.
Preuve non administrée par le postulant.
Le certificat délivré par la FAA n'avait pas de caractère contraignant pour l'Agence.
Le Tribunal rejette le recours.

S'il y a une autorisation de vol, le maintien de la navigabilité des aéronefs est assuré sur la base des arrangements particuliers définis dans l'autorisation de vol, conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement n° 748/2012 : c'est ce qu'indique l'article 3 § 3 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 sur le maintien de la navigabilité des aéronefs.

Un aéronef ne doit pas voler si le certificat de navigabilité n'est plus valable, ou si le maintien de navigabilité de l'aéronef ou d'un élément monté sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences de la présente partie, ou si l'aéronef a été exploité au-delà des limites du manuel de vol agréé ou du certificat de navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise, ou si l'aéronef a été impliqué dans un accident ou dans un incident qui affecte sa navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise pour la rétablir, ou si une modification ou réparation n'est pas conforme à l'annexe I (partie 21) du règlement n° 748/2012.
Annexe I, M.A. 902 lettre b, du règlement n° 1321/2014.

Un vol ne peut pas être entamé si l'un des instruments, équipements ou fonctions requis par la présente partie est en panne ou manquant, sauf dérogation … voir le règlement 2015/640 du 23 avril 2015, annexe I, partie 26, spécifications de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation, sous-partie A, équipement temporairement en panne, 26.20.

Les appareils aériens sont dotés d'émetteurs et récepteurs pour remplir les services de radionavigation, radiocommunication, surveillance et sauvetage.
Un arrêté du 18 avril 2011 est relatif à la licence de station d'aéronef

L'appareil doit emporter une balise de détresse.

§ III. L'entretien et la réparation des aéronefs

Il s'agit d'inspecter régulièrement les appareils, assurer la révision, la réparation, le remplacement des pièces pour garantir le maintien de la navigabilité.
Les autorités publiques ont pour mission de réaliser des inspections et des investigations pour vérifier le respect de la réglementation.
Il y a un programme d'entretien de l'aéronef.

Les normes sont comme toujours à découvrir dans les standards de l'OACI et les dispositions du droit international, dans les règles de l'UE ainsi que dans le droit national.

Annexe 8 de la convention de Chicago.
L'OACI procède à des audits dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité, USOAP. Elle conseille aux États d'opérer des inspections au sol sur les avions relevant d'États où il existe de graves problèmes de sécurité ou d'États dont le régime de surveillance présente de graves manquements en matière de sécurité.

Accords internationaux.

Normes européennes

Le règlement n° 2042/2003 du 20 novembre 2003 était relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant (aux) tâches de maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits pièces et équipements aéronautiques, plusieurs fois modifié : ainsi par le R. (UE) n° 127/2010 du 5 février 2010, par le R. n° 962/2010 du 26 octobre 2010, par le règlement n° 1149/2011 du 21 octobre 2011, par le règlement n° 593/2012 du 5 juillet 2012. Il est abrogé par le règlement de refonte n° 1321/2014 du 26 novembre 2014.

Le règlement du 3 août 2012, annexe I, partie 21, contient des dispositions relatives aux réparations.

Le règlement n°1321/2014 du 26 novembre 2014 concerne le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits/pièces/équipements aéronautiques.
Ce règlement indique dans son annexe I les conditions dans lesquelles est assuré le maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments d'aéronefs.

L'aéronef léger européen habité ELA 1 est soumis à un régime allégé pour le programme d'entretien et le maintien de la navigabilité : certains petits avions, planeurs, ballons, dirigeables.

Les normes de droit interne (à l'influence déclinante, eu égard à la montée en puissance du droit européen) valent en partie en ce qui concerne les petits appareils soustraits à la réglementation européenne : arrêté du 24 septembre 2012 concernant certains avions à moteur non pressurisés à moteur à piston non utilisés en transport aérien commercial, moto planeurs et planeurs, ballons et dirigeables.
Ces normes nationales peuvent également intervenir pour certains transports a typiques, style transports payants en montgolfières.
Un arrêté du 6 mars 2013 modifié par un arrêté du 6 février 2015, JO du 14/2/2015 p. 2857, concerne le maintien de navigabilité des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public, l'entreprise titulaire du CTA est soumis à la réglementation n° 1321/2014 du 26 novembre 2014. Le personnel est soumis à un maintien de compétences, l'équipage à un contrôle annuel. Il convient de vérifier, avant chaque vol, la capacité des passagers à adopter simultanément la position d'atterrissage.

La MAINTENANCE

Tout aéronef pour des raisons de sécurité doit obligatoirement faire l'objet d'un programme d'entretien, de révision, d'inspection, de correction des défectuosités, de remise aux normes.
Le programme varie selon les dimensions de l'appareil et sa destination.

On retranche de la maintenance la visite dite de pré vol, qui est l'inspection à laquelle on procède avant le vol pour s'assurer que l'appareil est apte à effectuer le vol projeté.

Voir Philippe le Tourneau, Contrat de maintenance, Encyclopédie Dalloz. Les principales sources de dégradation des appareils sont l'usure, la corrosion résultant de l'environnement et les accidents mineurs. La maintenance est onéreuse. Le coût augmente avec l'âge de l'avion.

Les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions conformément aux données d'entretien.

Différents organismes participent à l'entretien et à la maintenance des aéronefs : il faut qu'ils soient compétents et que leur personnel le soit également.
La qualification des organismes de certification.
Les organismes de maintenance, ils effectuent la maintenance, ils font l'entretien, ils doivent être agréés, ils sont soumis à des visites d'audit. Ils sont spécialisés, chacun a son domaine d'activité. Catégorie classe A : entretien d'aéronef ou d'élément d'aéronef. Catégorie de classe B : opérations d'entretien sur des moteurs. Catégorie de classe C : opérations d'entretien sur des éléments d'aéronef déposés, à l'exclusion des moteurs pour être installés sur aéronef ou sur moteur. Catégorie de classe D.
L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité : il contrôle. Il intervient à la demande du propriétaire de l'aéronef. Il développe le programme d'entretien de l'aéronef, il indique les tâches d'entretien que le pilote propriétaire peut réaliser, il organise l'entretien à réaliser par un organisme d'entretien, il coordonne l'entretien, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, il fait approuver les réparations à effectuer
Les organismes participant à la maintenance des aéronefs lourds et des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial (et des éléments destinés à y être installés) sont agréés conformément aux dispositions de l'annexe II (partie 145) décide l'article 4 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 sur le maintien de la navigabilité des aéronefs.

Le personnel technique se trouvant au service de ces différents organismes doit être qualifié

Chacun des techniciens et autres intervenants a son domaine d'activité.
Entretien des éléments : pilote automatique, portes et panneaux, électricité et éclairage, commande de vol, carburant, rotors de l'hélicoptère, hydraulique, train d'atterrissage, oxygène, hélices, pneumatique, protection contre la pluie le givre l'incendie, les hublots... Entretien des moteurs à turbine ou à piston.

La formation professionnelle du personnel.
Les organismes chargés de former les personnels. Art. 6 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, qui opère un renvoi à l'annexe IV (partie 147). Ces organismes dispensent des cours de formation, organisent les examens et délivrent les certificats de formation.

La » licence de maintenance d'aéronefs » est délivrée à des techniciens membres du personnel, elle confère aux titulaires des prérogatives de certification, art. 5 du règlement n° 1321/2014, et annexe III (Partie 66) ; il y a plusieurs catégories de licences, avions à turbines, avions à moteurs à piston, hélicoptères à turbines ou à moteurs à pistons ; la licence permet au titulaire de délivrer sous certaines conditions un certificat d'autorisation de remise en service d'un appareil une fois accomplies des opérations d'entretien. Pour se voir délivrer par l'autorité compétente la licence de maintenance, le technicien passe des examens pour que soient appréciées ses connaissances de base, il doit avoir des connaissances en mathématiques, en physique, en mécanique, en thermodynamique, en optique, en électricité, en électronique, il connaît les matériaux des aéronefs, il connaît les procédures d'entretien , les principes de l'aérodynamique, de la législation aéronautique … Il doit avoir une expérience pratique. Voir l'annexe au règlement n° 1149/2011 du 21 octobre 2011. Il existe plusieurs catégories de licence de maintenance selon que la maintenance concerne des avions à turbine, à moteurs à pistons, hélicoptères à turbines, à moteurs à pistons. Chaque État doit nommer une autorité pour la délivrance des licences de maintenance d'aéronefs. La licence peut être également délivrée par un organisme de maintenance agréé.
L'autorité suspend ou retire la licence si le titulaire a fait preuve d'entretien négligent.
Ces sanctions à la disposition du ministre sont prévues par l'article R. 160-1, II, CAC, à l'encontre d'un titulaire de la licence de maintenance qui commet certains manquements dans l'exercice de ses fonctions : avertissement, suspension de la licence avec l'imposition d'un suivi de formation, retrait temporaire, retrait définitif de la licence.
Les textes prévoient la possibilité d'une suspension de la licence à titre conservatoire, R. 160-2, III.

L'État assure le contrôle des aéronefs, il doit exister dans chaque État une autorité, qui est compétente pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des certificats et pour le contrôle du maintien de la navigabilité, décide le règlement n° 1321/2014, annexe I, M.B. 102.

Les recueils de jurisprudence font état du contentieux rendu sous l'empire des textes nationaux.
Ces vérifications peuvent être opérées par l'État lui-même, elles peuvent être confiées à un organisme habilité.
L'habilitation avait été jadis donnée en France au bureau Veritas, cette mission avait été ensuite confiée en 1993 au GIE GSAC groupement pour la sécurité de l'aviation civile, formé de l'État et du bureau Veritas. L'État est sorti en 2009 de ce GIE.
L'État avait organisé une consultation pour mettre les entreprises intéressées en concurrence pour choisir le titulaire de l'habilitation, une commission a été mise en place, le ministre a écarté les candidatures de Veritas et d'Egis Avia.
Un arrêté du 7 juin 2010 avait habilité un organisme - CETE Apave Sud Europe SAS - pour l'exercice des contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité aérienne.
Contestation de cette désignation par le bureau Veritas -Registre international de classification de navires et d'aéronefs et par Egis Avia (qui avait rejoint le GIE en 1997) dont la candidature avait été rejetée.
Une ordonnance du juge des référés du Conseil d'État rendue le 3 septembre 2010 a refusé d'ordonner la suspension de l'exécution de l'arrêté ministériel. La condition d'urgence n'était pas remplie.
Un arrêté du 22 février 2013 (modifié par un arrêté du 28 août 2014, JORF du 5 septembre 2014, p. 14714) habilite jusqu'au 31 décembre 2016 l'OSAC, organisme pour la sécurité de l'aviation civile, pour l'exercice des contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. OSAC est une SAS filiale d'Apave. Cette société assure des missions de contrôle et de vérification, elle fait partie de l'autorité nationale d'après le règlement n° 216/2008, elle agit par délégation du ministre pour les activités relevant de la réglementation nationale, elle agit en sous-traitance de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile quand elle intervient pour le compte d'un tiers.

L'activité de maintenance.

Il s'agit d'étudier l'état de l'aéronef, relever les défauts, effectuer des vérifications de la navigabilité, vérifier que les défauts ont été rectifiés. Il existe des normes techniques très minutieuses concernant la maintenance et l'entretien des appareils. Les opérations d'entretien peuvent ne concerner que des rectifications de défauts mineurs, elles peuvent être plus complexes et plus profondes. La mise au rebut des éléments de durée de vie limitée.

Tout défaut d'aéronef portant gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.
En revanche, si le défaut relevé ne porte pas atteinte gravement à la sécurité du vol, il doit être rectifié dès que possible.

Une fois le travail de maintenance accompli, il y a lieu de remettre, à l'exploitant, différentes attestations ou certifications.
Le « certificat d'autorisation de remise en service » est remis par le titulaire de la licence de maintenance à l'issue de tout entretien effectué sur l'aéronef ou sur un élément déposé de l'aéronef. Règlement n°1321/2014 du 26 novembre 2014, annexe I, M.A.801 et 802. Qui donne un formulaire type. Ce certificat a pour finalité de déclarer la navigabilité des travaux de maintenance accomplis sur les produits, les pièces et les équipements
Révision générale : l'élément a été démonté, nettoyé, inspecté, réparé, remonté et testé. L'enregistrement des travaux d'entretien.

Le « certificat d'examen de navigabilité » est réglementé par le règlement n° 1321/2014, annexe I, M.A. 901. On réalise périodiquement un examen de navigabilité de l'aéronef, le certificat d'examen est délivré si l'examen s'est révélé satisfaisant. Il est délivré par le personnel au nom de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé : l'aéronef est considéré comme apte au vol. Il est valide en principe un an. Il y a des prolongations.
Examen de navigabilité non concluant : information de l'autorité.
En présence d'un risque potentiel portant sur la sécurité, c'est l'autorité publique qui effectue l'examen de navigabilité et qui délivre le certificat d'examen de navigabilité. M.A. 901 lettre h.
Idem si le propriétaire de ballons ou d'aéronefs d'une MTOM maximum de 2730 kg en fait la demande, lettre i.

Système plus simple propre aux aéronefs légers. Annexe I, M.A. 901 lettre g.

Les REPARATIONS

Quand il y a suppression de toute détérioration et remplacement de pièces d'équipements, sans qu'une activité de conception soit nécessaire, il y a seulement une tâche d'entretien, aucun agrément n'est exigé. Art. 21.A.431A petit d du règlement du 3 août 2012.

Il y a un système très simplifié pour les réparations standard concernant les petits appareils

Hormis cette hypothèse particulière, le règlement d'août 2012 fixe une procédure pour qu'une entreprise obtienne l'agrément de conception de réparations.
On distingue entre les réparations majeures et les réparations mineures.
Les pièces de réparation sont fabriquées selon les normes de conformité. L'objectif est le maintien de la navigabilité.

(Dans l'accident du Concorde, c'est l'atelier de la compagnie aérienne qui avait effectué lui- même à Houston le changement de la bande d'usure sur la nacelle du DC 10. Un mécanicien avait remarqué le 9 juillet 2000 qu'une bande d'usure faisait saillie de la face interne du flanc droit du moteur 3 de l'appareil. Il avait averti le technicien chef qui avait fait appel au technicien tôlier de service ce jour- là. Cette réparation a été considérée en l'espèce comme mineure)

Sous- Section II. La sanction des manquements

§ I. Les responsabilités des organismes du contrôle de la sécurité des aéronefs et des produits aéronautiques

Il est possible que les organismes - de droit public ou de droit privé mais délégataires d'attributs de la puissance publique - qui contrôlent le processus industriel et les travaux de maintenance commettent dans le cadre de leurs fonctions des erreurs d'appréciation engendrant des préjudices considérables.
Il est possible qu'ils délivrent ou qu'ils refusent, à tort, de délivrer les autorisations requises.

A. Le contentieux de la responsabilité civile

Le choix de la juridiction compétente

En faveur de la compétence de la juridiction administrative pour connaître de la responsabilité du bureau Veritas qui n'avait avant la vente de l'hélicoptère décelé aucune anomalie, 6 mois plus tard Veritas juge l'appareil inapte au vol, résolution de la vente, 1° Civ. 2 mars 1999, le vendeur a appelé Veritas en garantie

Le tribunal des conflits décide en France, 8 juin 2009, que la compétence pour statuer sur la responsabilité du GSAC relève de la juridiction administrative. La fédération française aéronautique entendait faire condamner cet organisme du fait de défaillances dans sa mission de contrôle de la conformité de la fabrication des aéronefs Robin préalablement à la délivrance du certificat de navigabilité. Cet organisme est une personne de droit privé, il exerce une mission au nom du ministre pour l'exécution du service public administratif du contrôle préalable à la délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs civils.
La fédération nationale aéronautique et 242 associations aéronautiques avaient demandé au tribunal de grande instance de Nanterre de condamner la société Apex Aircraft (successeur de la société Robin Aviation) ainsi que le GSAC à les indemniser des conséquences résultant d'un défaut de fabrication de certains avions de type Robin DR 400 imputable à un encollage défectueux du longeron de l'aile droite de l'appareil.

Conseil d'État, 18 avril 1980 RFDA 1980.292 : accident survenu au cours d'un vol de vérification comprenant le pilotage d'un avion par un agent des services officiels, le prototype avait été confié au centre d'essais en vol d'Istres, l'avion s'est écrasé dans le département du Gard, 3 membres d'équipage sont tués, il existait une anomalie aérodynamique de l'appareil civil Corvette, la SNIAS agit contre l'État du fait de la perte de son avion, l'avion était pris en charge par l'État lors du vol de vérification, l'anomalie avait été signalée, sa gravité n'avait pas été mise en exergue, partage de responsabilité moitié moitié entre l'État et le constructeur.

La compétence de la Cour de Justice à l'égard de l'Agence européenne

La responsabilité contractuelle et extra contractuelle de l'Agence européenne, article 13 du règlement n° 216/2008

B. La répression administrative

Le ministre peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité …., art. R. 160-1, IV CAC.

C. Le contentieux pénal

§ II. Les interdictions d'exploitation en Europe

L'Europe a franchi un pas supplémentaire en 2005, elle dresse régulièrement la liste des compagnies ne respectant pas les règles élémentaires d'entretien des appareils et elle leur interdit d'atterrir en Europe.

Les interdictions de vol prononcées à l'encontre des exploitants, principalement étrangers mais éventuellement européens (on procède au retrait du CTA en ce qui les concerne), ne respectant pas les normes d'entretien et de sécurité. La liste noire est régulièrement mise à jour. Des carences et des manquements multiples relevés de la part d'exploitants européens (les États retirent le CTA) et d'exploitants de pays d'Afrique et d'Asie

Le texte de base est le règlement n° 2111/2005 du Parlement et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant

l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté.

Le règlement (d'exécution) n° 474/2006 de la Commission établissant la liste communautaire a été maintes fois modifié et complété. Les transporteurs menacés d'interdiction sont informés de cette menace par la Commission. Ils peuvent faire des commentaires par écrit ou se défendre par oral.
Dans certaines hypothèses, ce sont tous les aéronefs immatriculés dans un pays donné qui sont interdits d'atterrissage en Europe ; dans d'autres, ce sont uniquement les aéronefs d'une compagnie déterminée qui sont interdits d'exploitation dans l'Union européenne ; certaines compagnies obtiennent d'exploiter quelques- uns de leurs appareils.
Le règlement dresse deux annexes.
C'est l'annexe A qui établit la liste des transporteurs interdits de toute exploitation en Europe, avec éventuellement des exceptions.
L'annexe B donne la liste des transporteurs faisant en Europe l'objet de restrictions d'exploitation.

La liste est déterminante, en ce que non seulement de telles compagnies ne pourront pas desservir les aérodromes européens, mais encore les agences de voyages européennes et les passagers européens sont fortement dissuadés d'utiliser de tels services de transport dans le monde. Il s'agit d'une véritable mise à l'index des compagnies prohibées.

Cette réglementation est de matrice européenne. Elle ne vaut que pour la partie du territoire des États membres qui est soumise au droit de l'UE. En ce qui concerne la France, celle-ci étend ces interdictions d'exploitation à Saint Barthélémy, à Wallis et Futuna, à la Polynésie française, à la Nouvelle Calédonie et à Saint Pierre et Miquelon, Voir arrêté du 6 janvier 2015, JORF 27 janvier 2015 p. 1177.

Les inspections au sol des aéronefs
La Commission, via le comité de la sécurité aérienne, demande d'accorder la priorité aux inspections au sol sur les avions des transporteurs titulaires de licences dans les États présentant de graves problèmes de sécurité ou dépendant d'États où il y a de graves manquements dans le régime de surveillance.
Directive 2004/36/CE concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires modifiée par la directive 2008/49/CE du 16 avril 2008. Le rapport d'inspection SAFA.
Le règlement n° 351/2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol
Normes ARO.RAMP.005 s.
Dans les cas extrêmes, l'autorité peut immobiliser l'aéronef au sol et imposer une interdiction immédiate d'exploitation, ARO.RAMP.135 140

Les rapports de la Commission sur le programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

Droit interne
Cour administrative d'appel de Paris, 7 juillet 2011 : 13 mai 2005, la DGAC informée de la décision néerlandaise, allemande et suisse de suspendre les autorisations de vols d'une compagnie turque Onur Air notifie à cette compagnie sa décision de suspendre immédiatement les autorisations délivrées le 16 mars 2005 pour le programme de vols affrétés pour le compte de Marmara, motif la sécurité des vols, autorisation rétablie le 24 mai eu regard du plan d'actions correctives présenté par les autorités de l'aviation civile turque ; la compagnie turque engage la responsabilité de l'État et obtient du tribunal administratif de Paris 1 206 948 euros en réparation du préjudice subi ; la cour annule le jugement : il appartient à l'état d'assurer la police de l'espace aérien et la sécurité des aéronefs dans le but de protection des usagers et des populations survolées, il appartient à la DGAC en présence d'informations venant d'homologues européens de prendre toute mesure pour préserver la sécurité aérienne; le sous - directeur du transport aérien avait compétence pour délivrer les autorisations d'exploitation des services aériens aux compagnies étrangères exploitant des services réguliers et non réguliers à destination et au départ du territoire français et de suspendre ces autorisations ; les autorités hollandaises et allemande avaient constaté de graves anomalies techniques et opérationnelles, il existait un danger grave et imminent exigeant une intervention urgente

Une loi du 24 avril 2013 a voulu renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne.

Un article L. 6421-2-1 a été introduit dans le code des transports.
La loi crée une obligation d'informer à la charge de toute personne, physique ou morale, commercialisant un titre de transport : la formule vise aussi bien les transporteurs que les agences de voyages et autres tour- opérateurs.
Celui qui a l'obligation d'informer est celui qui commercialise des titres de transport donnant droit d'effectuer des vols devant être effectués par un transporteur figurant sur la liste des transporteurs aériens que l'UE frappe d'une interdiction d'exploitation. Sauf cas exceptionnel, aucune agence de voyages ne va délivrer des billets concernant des vols à effectuer au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome européen. La loi songe principalement aux transports formés d'une succession de vols, une tranche du parcours devant hors Europe être assurée par un transporteur figurant sur la liste noire. C'est alors que l'information repoussoir doit être donnée au candidat au voyage exotique : attention avion cercueil !
L'agence doit informer de manière claire et non ambiguë le passager (ou l'acquéreur du billet) de cette situation de péril et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.
Il est indiqué au passager qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs européens faisant l'objet dans l'UE d'une interdiction d'exploitation.
Celui qui négocie de billets et qui ne respecte pas cette réglementation est passible d'une amende administrative de 7500 euros par titre de transport, doublée en cas de récidive. Le code des transports réprime ainsi une faute d'omission imputable à celui qui se livre à la commercialisation des billets ainsi qu'à celui apporte son concours à la commercialisation. Les agents et salariés du tour operateur entrent ainsi dans la prévision légale.
La loi n'indique pas son domaine d'application : est-elle territoriale et ne vise-t-elle que les manquements à l'obligation légale perpétrés sur le sol de France ou s'applique-t-elle en tous lieux où les billets sont-ils proposés ? A priori, la législation française ne concerne que les faits commis en France. Nous sommes en présence d'une législation de police.

Section III. Les impératifs de sûreté

Le matériel aérien et les produits spatiaux constituent des produits sensibles. Chaque État instaure un mécanisme de contrôle des exportations. La justification en est la défense des intérêts nationaux.
Un État peut interdire de vendre des produits à une puissance ennemie, on songe aux mesures d'embargo.

La société The Inner Arch, de Poissy, s'est heurtée en mai 2010 à un refus d'exportation du logiciel Perfol pour l'Italie, la Turquie, l'Allemagne et le Japon. Ce matériel ne constitue pas du matériel de guerre stricto sensu. Il ne s'agit pas non plus de fusées ou de lanceurs spatiaux à capacité balistique militaire. C'est un logiciel. Il s'agit en revanche d'un matériel entrant dans la catégorie des équipements, composants, moyen de production d'essais et de lancement des fusées et lanceurs spatiaux visés précédemment. Ce logiciel Perfol a pour objet l'optimisation des calculs des trajectoires des lanceurs spatiaux civils. C'est un logiciel qui comporte une fonctionnalité permettant de calculer les zones de retombées des étages des lanceurs spatiaux, cette fonctionnalité peut être détournée pour calculer des trajectoires sécantes avec la surface terrestre. L'exportation sans autorisation d'un tel matériel est prohibée. Elle relevait de la procédure d'agrément préalable prévue à l'article L. 2335-2 du code de la défense.
CAA Versailles, 9 décembre 2014, n° 13VEO2489.

Une coopération peut intervenir cependant entre alliés.

L'espionnage industriel : des salariés livrant des secrets industriels à une puissance étrangère.
Les salariés sont souvent tenus d'une clause de non concurrence pour éviter qu'ils passent armes et bagages au service d'un industriel concurrent.

CHAPITRE II. ASPECTS DE DROIT PRIVE

Section I. La fabrication de l'aéronef ou de l'objet spatial au travers du prisme contractuel

La qualification du contrat, vente ou contrat d'entreprise.

La production- standard mène à la qualification de vente.
La confection sur mesure relève de l'entreprise, le contrat étant conclu entre l'entrepreneur et le maître de l'ouvrage.
Voir dans le droit commun des contrats, l'arrêt de la 3° chambre civile du 16 janvier 2013, n° 11-13509, qui se prononce en faveur de la qualification de contrat d'entreprise, la convention ayant pour objet la livraison de produits spécifiquement conçus et adaptés par le professionnel pour l'usage particulier demandé par le maître de l'ouvrage.

Sous-section I. La fabrication- construction- vente de matériel aéronautique et d'aéronefs

La relation entre l'avionneur et son client
On peut prendre l'exemple d'Airbus vendant un avion à une compagnie aérienne.
Il s'agit a priori d'une vente, et non d'un contrat d'entreprise.

Les relations entre l'avionneur et ses équipementiers
L'avionneur ne fabrique pas lui-même une bonne partie des éléments et des pièces incorporées dans l'aéronef, il les achète ou il fait fabriquer ces pièces par des équipementiers ou des sous- traitants. Qui effectuent éventuellement une partie du travail sur le site industriel de l'avionneur. Qui eux- mêmes pratiquent éventuellement à leur tour le même système. On peut être en présence d'une chaîne de sous-traitance.

Les achats de pièces et équipements pratiqués par l'avionneur auprès des équipementiers.

Il peut s'agir d'opérations commerciales ponctuelles, il y a place également pour des relations s'inscrivant dans la durée de 10 ou 15 ans et concernant l'exécution d'un programme d'un type d'aéronef.

La négociation des contrats avionneur/ sous –traitant
Les documents contractuels

Les professionnels s'insurgent parfois contre l'application de ces dispositions récentes, ils estiment qu'elles correspondent aux besoins de l'industrie de la construction immobilière ou au monde de la distribution mais non au secteur industriel.

Article L. 441-6 du code de commerce :
Tout producteur, prestataire de services, grossiste ou importateur est tenu de communiquer ses conditions générales de vente à tout acheteur de produits ou tout demandeur de prestations de services qui en fait la demande pour une activité professionnelle. Elles comprennent les conditions de vente, le barème des prix unitaires, les réductions de prix, les conditions de règlement.
Les conditions générales de vente peuvent être différenciées selon les catégories d'acheteurs de produits ou de demandeurs de prestation de services.

I. Les conditions générales de vente constituent le socle unique de la négociation commerciale.
Dans le cadre de cette négociation, tout producteur, prestataire de service, grossiste ou importateur peut convenir avec un acheteur de produits ou demandeur de prestation de services des conditions particulières de vente qui ne sont pas soumises à l'obligation de communication prescrite au premier alinéa.
(Les autres dispositions concernent les délais de paiement)

II. Tout prestataire de services est également tenu à l'égard de tout destinataire de prestations de services des obligations d'information définie à l'article L. 111-2 du code de la consommation (information sur les caractéristiques essentielles du bien ou du service, le prix du bien ou du service, la date ou le délai de livraison du bien ; information concernant son activité de prestation de services)

III. Ce point IV concerne la procédure d'acceptation et de vérification permettant de certifier la conformité des marchandises aux dispositions contractuelles. La durée de cette procédure est fixée conformément aux bonnes pratiques et usages commerciaux, elle n'excède pas 30 jours à compter de la réception des marchandises, à moins que le contrat ne décide expressément le contraire, il ne doit pas s'agir d'une clause ou pratique abusive.

L'article L. 441-7 concerne l'issue de la négociation commerciale. Celle-ci doit être formalisée. Il faut dresser une convention écrite ente le fournisseur et le distributeur ou le prestataire de services pour indiquer les obligations consenties entre les parties pour fixer le prix. Cette convention dressée par écrit fixe les conditions de l'opération de vente des produits.

Article L. 441-9 du code de commerce. Qui date de la loi du 17 mars 2014.
Cette disposition oblige de dresser une convention écrite pour tout achat de produits manufacturés, fabriqués à la demande de l'acheteur en vue d'être intégrés dans sa propre production (cf. le décret pour le seuil)
Cet écrit mentionne les conditions conclues entre les parties
L'objet de la convention et les obligations respectives des parties
Le prix ou les modalités de sa détermination
Les conditions de facturation et de règlement
Les responsabilités respectives des parties et les garanties, comme la clause de réserve de propriété
La durée du contrat et les modalités de résiliation les règles relatives à la propriété intellectuelle
Les modalités de règlement des différends

L'exécution du contrat
Une exécution conforme

Le paiement du prix

Le risque de change

La révision

Les garanties offertes au sous-traitant impayé

L'incidence de la loi du 31 décembre 1975 accordant, sous certaines conditions, au sous- traitant impayé une action directe en paiement contre le maître de l'ouvrage. Le bénéfice de cette action directe en paiement suppose la conclusion d'un contrat principal d'entreprise et celle d'un sous contrat d'entreprise : la sous-traitance est l'opération par laquelle un entrepreneur confie par un sous- traité et sous sa responsabilité à une autre personne appelée sous-traitant l'exécution de tout ou partie du contrat d'entreprise conclu avec le maître de l'ouvrage.
C'est ainsi qu'Airbus sous- traite avec Latécoère la fabrication et le montage de certains éléments à incorporer dans l'avion.
La société Latécoère en cas de non- paiement par Airbus dispose- t- elle d'une action directe en paiement contre la compagnie aérienne ayant commandé l'avion ? Cela suppose que le contrat principal compagnie/avionneur est un contrat d'entreprise, ce qui est plus que douteux, et que le contrat conclu entre l'avionneur et l'équipementier soit un contrat d'entreprise, ce qui est possible, l'équipementier fournit les pièces et il peut avec ses salariés travailler pour le montage dans les ateliers de fabrication de l'avionneur.
En revanche, on peut relever une succession de contrats d'entreprise et de sous-traitances entre l'avionneur, chef de file, et la chaîne des équipementiers. La question de la recevabilité et du bien- fondé de l'action directe peut alors se poser.

Les intermédiaires favorisant les négociations entre avionneurs et équipementiers / sous- traitants.
Il arrive, comme plus généralement en matière de produits industriels, que des intermédiaires interviennent pour favoriser l'établissement de relations commerciales entre les fabricants et les équipementiers.
On trouve un exemple dans un arrêt de la cour d'appel de Pau du 20 décembre 2007, n° 06/00335 : une société américaine Northrop Grumman avait lancé un appel d'offre pour la fabrication d'empennages d'avions Hawkeye. Potez Aéronautique d'Aire sur Adour avait emporté le marché pour la fabrication d'empannages. Fournitures de pièces primaires puis montage par Potez. Un marché de 80 millions de dollars. Une société américaine Multinational Products et Services, implantée à New York, avait joué le rôle d'intermédiaire et travaillait à la commission. On parlait d'un contrat de coopération et d'intérêt commun. Les relations commerciales avaient été rompues (rupture d'un mandat d'intérêt commun), la société américaine se prétendant agent commercial réclamait une indemnité de

rupture, que le tribunal de commerce de Mont de Marsan lui avait accordée. La cour de Pau a réformé et débouté l'intermédiaire.
Les conditions pour qu'il y ait contrat d'agent commercial n'étaient pas réunies. Le mandat permanent de négocier n'avait pas été conféré en l'espèce.
La juridiction paloise fait une application immédiate du droit interne français, sans faire état de la nature internationale du contrat. Les parties ne l'avaient probablement pas évoquée dans leurs conclusions. On est en matière de droits disponibles. Le territoire de prospection portait sur le Canada et les États-Unis.

Sous-section II. La fabrication des lanceurs, satellites et navettes spatiales

Le contrat de fabrication a pour objet la conception, la construction, l'essai et la livraison d'un satellite.
Le fabricant est un industriel, l'acquéreur un opérateur du spatial qui exploite en personne ou qui fait profiter des tiers des utilités de l'objet spatial. L'acquéreur a fréquemment recours au crédit auprès d'organismes financiers ou bancaires pour financer l'achat.

Quelle est la nature du contrat ? Contrat de vente de chose future ou contrat d'entreprise, ou qualification mixte ?

En matière spatiale, on cite constamment, faute de se mettre d'autres décisions sous la dent, un arrêt de la cour de Paris du 15 juin 1988, RFDA 1988.201. ARABSAT avait commandé un satellite à l'Aérospatiale, le contrat excluait toute action après lancement du satellite sauf faute dolosive. Ce satellite avait été lancé le 8 février 1985 par une fusée Ariane, cet objet connaît un mauvais fonctionnement. Le président du tribunal de commerce est saisi par l'assureur d'Arabsat, le président avait en référé refusé d'ordonner une expertise sur les causes du mauvais fonctionnement, cette ordonnance est réformée en appel. Arabsat n'avait pas constitué avoué, pour conserver des relations avec son constructeur. La cour de Paris statuant en termes d'expertise in futurum ordonne l'expertise à la demande de l'assureur. Il y avait motif légitime d'établir avant tout procès la preuve des faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige. En ce qui concerne la qualification du contrat, la cour parle dans l'arrêt de contrat d'entreprise. Bien que présentant Aérospatiale comme vendeur fabricant du satellite, tenu de connaître les vices éventuels et ne pouvant écarter sa garantie. Arabsat avait retenu en totalité les primes contractuelles d'intéressement dont le versement dépendait d'un fonctionnement correct.

L'industriel élabore le produit, il en a la conception, il fabrique et fait de l'assemblage.
Dans le processus industriel il achète des pièces et équipements à des fournisseurs et équipementiers et il effectue le montage
Les brevets d'invention et la protection de la propriété industrielle, voir Laurence Ravillon pour des affaires de contrefaçon aux États-Unis lors de la fabrication de lanceurs ou de satellites, RFDA 2014.403.

SECTION II. LES OBLIGATIONS DU FABRICANT D'ENGINS AERIENS ET SPATIAUX

Les fabricants et industriels exposent éventuellement aussi bien leur responsabilité pénale que leur responsabilité civile.

SOUS-SECTION I. LA RESPONSABILITE PENALE DE L'AVIONNEUR et des équipementiers ainsi que DE LEURS INGENIEURS ET TECHNICIENS

En cas d'accident mortel, le fabricant et ses ingénieurs et techniciens risquent de voir leur responsabilité pénale être

mise en cause. On risque de prétendre que la défectuosité du processus industriel s'est trouvée à l'origine du dommage.

Emmanuel Dreyer, Droit pénal général, LexisNexis

Le risque pénal

En cas d'accident mortel, les concepteurs et fabricants risquent de faire l'objet d'une poursuite.

L'infraction d'homicide involontaire est prévue par l'article 221-6 du code pénal : le fait de *causer* par maladresse, *imprudence*, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement *la mort d'autrui* constitue un homicide involontaire puni de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.
Dans le système actuel, il y a place pour une responsabilité simultanée de personnes physiques et de personnes morales. Le cumul est envisageable.

Les éléments constitutifs de l'infraction.

La situation des personnes physiques doit être distinguée de celle des personnes morales plus facilement condamnables.

Personnes physiques

À quelles conditions une personne physique peut-elle être condamnée ?

Tout dépend si la faute d'inattention commise est la cause directe du dommage ou si elle a seulement favorisé la survenance du dommage.

Il faut distinguer.

Causalité directe : du moment qu'une faute d'imprudence est à l'origine directe de la survenance du dommage, l'infraction est constituée.
La loi exige une faute qui présente certaines caractéristiques. Une faute de maladresse, négligence, imprudence, manquement à une obligation de prudence et de sécurité prévue par la loi ou le règlement. L'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.
Le dommage : la mort d'autrui.
Le lien de causalité : la relation directe de cause à effet entre la faute et le mort d'autrui. Le fait par le prévenu de causer le dommage.

Causalité indirecte : la personne physique n'a pas par sa faute non intentionnelle directement causé le dommage, article 123-3 al. 4.
Le code pénal est plus exigeant pour qu'il y ait infraction.
Pour qu'il y ait infraction imputable à une personne physique, il faut de sa part une faute certaine.
Soit l'auteur a violé de façon manifestement *délibérée* une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.
Soit il a commis une faute *caractérisée* et qui exposait autrui à un *risque* d'une particulière *gravité* qu'il ne pouvait *ignorer*.
L'élément de causalité directe fait défaut par hypothèse, la personne n'a pas directement causé le dommage.
Mais elle a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou bien elle n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter.

On a parlé de dépénalisation des fautes d'imprudence simple commises par les personnes physiques en cas de causalité indirecte. David Dechenaud, Les concours de responsabilité civile et de responsabilité pénale, in Responsabilité civile et assurances n° 2, février 2012, dossier 5.

[Il n'y a plus identité de la faute pénale d'imprudence et de la faute civile de l'art. 1383 du code civil, art. 4-1 du code procédure pénale. Le juge pénal peut relaxer, mais il demeure compétent en dépit de la relaxe pour statuer sur le terrain de l'action civile, art. 470-1, il peut condamner sur les intérêts civils. Cf. infra.]

Personnes morales : le système est plus sévère pour les personnes morales que pour les personnes physiques : les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants, art. 121-2. On est en présence d'une responsabilité pénale du fait d'autrui : la faute commise par l'organe ou le représentant retombe sur la personne morale, société, association … Une faute simple d'imprudence de la personne physique, organe ou représentant, suffit pour que l'infraction soit imputable à la personne morale.
Il est paradoxal que dans certaines hypothèses la personne morale puisse être condamnée pénalement pour homicide du fait de ses organes, alors que le dirigeant bénéficie de la relaxe. Les personnes morales sont responsables pénalement de toute faute non intentionnelle de leurs organes ou représentants ayant entraîné une atteinte à l'intégrité physique, même en l'absence de faute délibérée ou caractérisée de la personne physique.
Voir Emmanuel Dreyer, Droit pénal général, n°1127.

[Cf. Chambre criminelle 11 octobre 2011, Bull. : EDF condamnée pénalement pour un accident mortel de chantier par la cour de Fort de France, cassation, il est reproché à la cour d'appel de ne pas s'être mieux expliquée sur l'existence effective d'une délégation de pouvoirs ni sur le statut et les attributions des agents mis en cause [agents de maîtrise] propres à en faire des représentants de la personne morale. Rappel heureux du principe de légalité criminelle.]

Un accident mortel, un résultat, le parquet tend à chercher un ou des coupables pour les faire condamner pour homicide involontaire, on remonte la chaîne, on tente de découvrir une quelconque imprudence ou négligence. Les prévenus ne trouvent souvent l'échappatoire qu'au titre de l'absence de causalité ou de l'indétermination des faits.
Cf. Didier Rebut, Le principe de la légalité des délits et des peines, n° 730 et suivants, in Libertés et droits fondamentaux, Dalloz , direction Cabrillac, Frison Roche et Revet.

Catastrophe du Mont Saint Odile, mise en cause de Bernard Ziegler, qui sera relaxé

Catastrophe du Concorde

Avaient été mis en examen non seulement les constructeurs de l'avion Concorde mais également les agents de la compagnie américaine ayant effectué sur l'avion une réparation de minime importance mais ayant conduit à la chute de la lamelle sur la piste.

Mise en cause du fabricant et d'ingénieurs pour le suivi de la navigabilité du Concorde.
Une mise en examen de la société Aerospatiale était impossible, cette société ayant été liquidée.
(Dans son arrêt du 29 novembre 2012, la cour de Versailles épingle les pratiques post accident du fabricant, un comité accident avait été créé par Aérospatiale Matra Airbus, ce comité filtrait l'information donnée en externe ; en cas de convocation par la justice ou la police, le personnel devait préparer des réponses appropriées à faire lors des dépositions !)
Le tribunal de Pontoise, en première instance, a rendu un jugement de relaxe des deux responsables du programme du Concorde Henri Perrier et Jacques Hérubel qui avaient été renvoyés devant le tribunal correctionnel , 6 décembre 2010.
L'un est mort durant l'instance d'appel, pour l'autre le procès en appel avait été renvoyé au début 2013.
La décision de relaxe est devenue définitive concernant Jacques Hérubel, le parquet et les parties civiles s'étant désistés de leur appel du jugement de relaxe. AFP fait état d'un arrêt de la cour de Versailles rendu le 25 octobre 2013.

[Voir sur les relations complexes entre action publique et action civile lors de la mort en cours d'instance du prévenu l'arrêt rendu le 12 avril 2012 par la cour européenne des droits de l'homme dans l'affaire Lagardère. Jean- Luc Lagardère est poursuivi pour abus des biens sociaux, il bénéficie de la prescription, il est relaxé ; il meurt ; l'affaire vient devant la Cour de cassation, la chambre criminelle rend un arrêt de cassation partielle, la prescription n'est pas acquise pour la totalité des faits reprochés, la cour de renvoi estime que le défunt avait commis une infraction et elle condamne sur les intérêts civils, la charge retombant sur le fils héritier du défunt. La cour européenne considère qu'il y a eu violation du principe du procès équitable et de la présomption d'innocence.]

Devant la cour de Versailles, s'est également posée la question de la responsabilité pénale du chaudronnier de 32 ans ayant fabriqué et remplacé la bande d'usure - qui n'est pas considérée comme une pièce structurelle de l'avion, mais comme une pièce sacrificielle. On est en matière de maintenance du bon fonctionnement d'aéronef. Cette bande d'usure tombée sur la piste de Roissy était un alliage de titane-aluminium-vanadium. La cour ne retient pas le grief d'avoir fabriqué la pièce avec cet alliage, plutôt que de fabriquer une pièce en acier inoxydable ; la preuve n'est pas rapportée que la réglementation du constructeur l'interdisait. La cour retient cependant des fautes de négligence dans la pose de la bande d'usure : non rebouchage des trous sur le support, ne pas avoir confectionné et ne pas avoir utilisé de gabarit pour transférer l'agencement existant des trous sur la nouvelle bande d'usure, utilisation d'un mastic, mauvais travail dans la découpe de la pièce sans respecter la même largeur sur toute la longueur.
L'intéressé est cependant relaxé, il a certes commis des fautes d'imprudence, il y a faute caractérisée, mais le chaudronnier n'avait pas conscience du risque exigée par l'article 121-3, alinéa 4 in fine, il ne pouvait pas savoir en effectuant son mauvais travail que par un enchaînement de circonstances imprévisible Concorde allait s'écraser à Gonesse quelques jours plus tard.

Elle retient également la faute du chef d'équipe qui n'a pas vérifié et inspecté le travail effectué par son subordonné. Il est cependant également relaxé, il a commis une faute de négligence simple, et non une faute caractérisée.

La compagnie américaine est également relaxée.
Sa responsabilité pénale ne pouvait être engagée au titre de la faute du tôlier, celui-ci n'ayant incontestablement pas la qualité d'organe ou de représentant de la société.
Le chef mécanicien avait commis une faute simple, elle aurait pu permettre d'engager la responsabilité pénale de la société. Cette solution est écartée, le chef mécanicien n'était pas le représentant de la société doté d'une délégation de pouvoirs .Il n'avait pas pouvoir pour engager la personne morale, il n'était qu'un délégué de son employeur, un simple subordonné.

Catastrophe aérienne du vol d'Air France Brésil - France de juin 2009
La mise en examen d'Airbus a été prononcée le 17 mars 2011.
Le constructeur est chargé du suivi de la navigabilité. Il peut manquer à ses obligations et voir sa responsabilité être mise en cause à raison d'une réaction tardive.
Le rapport final publié début juillet 2012 par le BEA fait état de relations entre l'AESA et Airbus, en particulier à propos des problèmes posés par les sondes Pitot obturées par la glace et les incohérences de vitesse suscitant des alarmes de décrochage.
Cette fragilité était donc connue avant la survenance de la catastrophe et avait été relevée comme antécédent d'accidents antérieurs. Le rapport met principalement l'accent sur l'incapacité des pilotes à faire face à la déconnection du pilotage automatique et à la situation de décrochage. L'avion a piqué dans l'Atlantique en deux minutes.
Parallèlement le juge d'instruction a communiqué aux proches des victimes les conclusions formulées dans le cadre de l'enquête pénale par les experts judiciaires commis par le magistrat instructeur.
Il appartiendra à celui-ci de rendre une ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel ou une ordonnance de non- lieu.

Crim. 3 janvier 2012, n° 10-88691, accident appareil chargé de la sécurité civile, mort du pilote, charges insuffisantes contre Bombardier, absence de signal d'alarme

SOUS-SECTION II. LA RESPONSABILITE CIVILE DU FABRICANT, DE L'EQUIPEMENTIER OU DE L'ATELIER DE REPARATION

Le fabricant de l'aéronef ou de l'objet spatial peut avoir conçu ou fabriqué un appareil non conforme ou défectueux. Idem du côté de l'équipementier ou du sous-traitant qui a fabriqué des pièces présentant des

défauts. Idem du côté de l'exploitant de l'aéronef qui a fabriqué lui-même l'appareil ou qui en effectue lui-même l'entretien. Idem du côté de l'atelier de réparation ou de manutention, qui a effectué un entretien défectueux de l'aéronef ou des pièces le composant.
On est en matière de vente ou d'entreprise.

§ I. Les aspects de droit aérien

Le litige peut être porté devant les juridictions civiles ou commerciales.
S'il y a mort d'homme, la juridiction pénale est saisie, les victimes peuvent se constituer partie civile pour obtenir réparation.

I. Le contentieux devant les juridictions civiles

La naissance du contentieux peut avoir des causes variées.

L'acheteur de l'avion prétend que l'avionneur lui a livré un produit non conforme ou bien affecté de vices ou de défauts de fabrication. On est sur le terrain contractuel, celui d'une mauvaise exécution du contrat.
La compagnie aérienne cliente de l'atelier de manutention va se prévaloir d'une réparation défectueuse.

En cas d'accident mortel, les proches parents des passagers tués dans la catastrophe peuvent prétendre que l'accident a été causé par un défaut de l'appareil, ils mettent alors en cause le fabricant de l'aéronef et les équipementiers. Comme les victimes n'étaient pas parties au contrat de vente ou d'entreprise, on est sur le terrain délictuel, on est en matière de responsabilité civile extra contractuelle, délictuelle ou quasi-délictuelle.

La construction d'aéronef offre souvent un caractère international, la détermination de la juridiction compétente et de la loi nationale compétente pour apprécier la responsabilité de l'avionneur est une question qui peut se poser si l'affaire est portée en justice.

A. Aspects de droit international privé

Le litige comporte souvent un ou plusieurs éléments d'extranéité
Quels sont les tribunaux compétents ?
Quelle loi nationale appliquera le tribunal ayant admis sa compétence pour juger ?

1. La détermination des juridictions compétentes : le conflit de juridictions

Si le demandeur plaide en France, il faut qu'il existe un lien entre la France et le litige pour que les juridictions françaises affirment leur compétence.

Les victimes peuvent avoir la tentation de plaider aux USA, on peut faire miroiter devant elles le mirage américain : la recherche des preuves y serait facilitée : la procédure de discovery (concernant un procès en cours) (pour un procès à venir, on parle de pre-trial discovery) faisant fi de la protection des données personnelles, la présence du jury en matière civile, l'espoir de condamnation des dommages intérêts élevés.
Si la demande en justice est portée contre le fabricant, un motoriste ou un équipementier américains devant une juridiction américaine, la juridiction des États-Unis risque au nom de l'exception de forum non conveniens soulevée par le défendeur d'abdiquer sa compétence estimant une juridiction étrangère mieux placée qu'elle pour connaître de la demande.
Bureau et Muir Watt, DIP, t. 1, 2010, Thémis, PUF, p. 547-548

Exemples
On peut citer l'affaire Piper Aircraft v. Reyno qui a donné lieu en 1981 à un arrêt de la Cour suprême des États-Unis, une catastrophe est survenue lors d'un vol intérieur au Royaume-Uni. Les victimes écossaises avaient saisi les juridictions américaines pour engager la responsabilité civile du fabricant. Le tribunal doit procéder à la balance des

intérêts.

L'accident de Charm el Cheikh : des victimes par ricochet intentent aux États-Unis une action contre les fabricants ; la juridiction américaine est saisie d'une exception de forum non conveniens formée par les défendeurs , le loueur, l'avionneur Boeing, deux équipementiers Honeywell et a. ; le tribunal de district pour le district central de Californie, dans un arrêt Gambra v. ILFC, se déclare le 28 juin 2005 forum non conveniens et renvoie - renvoi de compétence - les parties devant les juridictions françaises, à la condition que celles-ci reconnaissent leur compétence. Tribunal de Bobigny, 27 juin 2006, les demandeurs français ne peuvent contester la compétence des tribunaux français pour apprécier la responsabilité des sociétés américaines mises en cause, seuls les défendeurs le pourraient. Rejet de l'action déclaratoire en incompétence
Cour d'appel de Paris, 6 mars 2008, D. 2008.1452 n. Courbe et 1516 obs. Jault Seseke, elle ouvre le débat sur sa propre compétence, incompétence des tribunaux français, compétence des tribunaux américains, Gaz. Pal. 21 février 2009 n. Marie Laure Niboyet. Les victimes jubilaient.
2° Civ. 30 avril 2009, note V.G. au Scapel 2009.51, l'appel était prématuré, le tribunal n'avait pas statué sur le fond. Le contentieux s'est arrêté là. Les hypothétiques responsables et leurs assureurs ont attribué, a-t-on dit, aux familles des victimes une indemnisation à l'amiable d'un montant fort convenable.

La catastrophe au- dessus du Venezuela de passagers de la Martinique rentrant d'un séjour touristique au Panama

L'accident du pot au noir
décision de la Cour de district du district nord de la Californie, 4 octobre 2010, un certain nombre de proches parents des victimes de l'accident de l'avion Airbus A 330 disparu au- dessus de l' Océan Atlantique lors d'un vol entre le Brésil et la France, le 1° juin 2009 , avaient assigné aux États-Unis un vingtaine d'industriels de l'aéronautique, Airbus, Thales, Motorola, General Electric, la juridiction s'est déclarée forum non conveniens en faveur du procès en France. Certains demandeurs ont demandé au juge de reconsidérer sa décision.

Accident à Madrid le 20 août 2008 d'un avion McDonnel Douglas MD-82 exploité par Spanair, 172 personnes à bord, 18 survivants, action contre Boeing et d'autres équipementiers, Central District of California 22 mars 2011, application de la doctrine du forum non conveniens au profit de la juridiction espagnole. Confirmation en appel par la cour d'appel pour le 9° circuit, 10 janvier 2013, voir la publication du cabinet Condon & Forsyth janvier 2013 Client Bulletin.

Accident mortel d'hélicoptère dans l'Illinois, mort du pilote, le fabricant de l'hélicoptère est la société italienne Agusta. Les roulements à billes auraient été défectueux et avaient été fabriqués par la société française SNFA. Il y avait 7 roulements à billes dans le palier du rotor arrière. Les demandeurs agissent en justice contre la société française dans l'État de l'Illinois. Le défendeur conteste la compétence. La cour suprême de l'Illinois dans un arrêt du 18 avril 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, chronique 8, se déclare compétente, l'équipementier faisait des ventes dans l'Illinois de plus d'un million de dollars et y effectuait des voyages promotionnels.

On verra infra, dans l'étude consacrée à la responsabilité du transporteur aérien, ce qu'il en est de la possibilité pour le constructeur, s'il est mis en cause par les passagers ou par leurs proches, d'appeler en garantie le transporteur aérien.
Un accident mortel sur un vol entre Erivan et Sotchi, certaines victimes par ricochet poursuivent Airbus devant la juridiction toulousaine pour mise en circulation d'un produit défectueux, Airbus ayant son siège à Toulouse ou à Blagnac dans le ressort du tribunal de Toulouse. Le fabricant Airbus entend appeler le transporteur aérien en garantie. Le constructeur prétend que l'avion a fonctionné correctement et que l'accident est dû à de graves manquements aux procédures de vol.
La cour d'appel considère que la juridiction toulousaine est incompétente pour en connaître, elle considère qu'il faut appliquer la CV qui ne fait pas figurer Toulouse parmi les juridictions compétentes pour statuer vis-à-vis du transporteur sur les conséquences de l'accident aérien. Toulouse, 12 mars 2013, BTL avril 2013.262.
L'arrêt a été cassé par la 1° chambre civile de la Cour de cassation le 4 mars 2015, n° 13-17392., au rapport de Madame Maitrepierre. L'appel en garantie ne relève pas du champ d'application de la CV. Les règles de compétence juridictionnelle posées à l'art. 28 CV sont inapplicables à cet appel en intervention forcée du transporteur par le constructeur.
Le procès devrait faire apparaître la présence ou l'absence de faute imputable à l'un et à l'autre. Si aucune faute n'est

établie contre le constructeur, il échappera à toute condamnation. Si le procès établit la faute du constructeur seul, c'est lui seul qui sera condamné. Si le procès fait apparaître des fautes des deux protagonistes ayant joué un rôle causal dans la survenance du dommage, le juge condamnera le constructeur envers les demandeurs à réparer le tout et il procédera à un partage de responsabilité entre constructeur et transporteur. Les victimes ne pouvant rien obtenir de la part du transporteur, à raison de l'incompétence en l'espèce des tribunaux français et d'une réparation déjà obtenue. Cette jurisprudence est défavorable aux transporteurs, bénéficiaires de la limite de responsabilité inscrite dans la CV. Le transporteur peut opposer, sauf faute inexcusable, la limite aux victimes. Il ne peut pas apparemment l'opposer au constructeur (non bénéficiaire d'une limite de réparation) qui l'appelle en intervention forcée au procès.

L'obtention des preuves

Il est délicat pour les victimes de démontrer la faute du constructeur dans la fabrication du produit ou des pièces et équipements. Il ne suffit pas d'affirmer le défaut de fabrication, il faut dans une matière particulièrement technique l'établir et le prouver. Actori incumbit probatio.

Il existe une convention de La Haye, du 18 mars 1970, sur l'obtention des preuves à l'étranger, permettant en particulier de recourir à l'échange de commissions rogatoires. C'est le juge qui utilise le procédé pour l'obtention de la vérité.

Aux États-Unis, le système est accusatoire et se trouve entre les mains des parties. Si les tribunaux américains se déclarent compétents, ils utilisent des procédés très lourds et très audacieux pour la recherche de vérité et pour déterminer les causes de l'accident. On cite un arrêt de la Cour suprême des États- Unis du 15 juin 1987 permettant de contraindre l'Aérospatiale poursuivie aux États Unis pour fabrication défectueuse de produire les pièces qu'elle détenait sur son site industriel français. Voir Bureau et Muir Watt, Droit international privé, tome I, Thémis, n°198.
Les États ont organisé la riposte et ont organisé des procédés pour bloquer les investigations sur leur sol.
On cite à ce sujet un arrêt de la chambre criminelle du 12 décembre 2007, n° 07-83228, faisant application dans l'affaire Exécutive Life du dispositif français sur la protection des données.
(Dans les contentieux d'ordre économique mettant en cause des données à caractère confidentiel, celles-ci ne sont pas en principe divulguées, voir une décision du tribunal de l'UE du 25 mars 2015, T-456/13)
Voir l'article de Laurence Idot, Vers une plus grande protection des secrets des affaires ?, Europe décembre 2014, alerte 41. La proposition de directive prévoit la protection du secret des affaires dans le cadre des procédures judiciaires.

2. La détermination de la norme juridique applicable : le conflit de lois

Les avocats des victimes plaident la défectuosité de l'avion imputable à l'avionneur ou aux équipementiers.

Droit uniforme : la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises est étrangère aux ventes d'aéronefs, article 2 lettre e.

La solution du conflit de lois par la juridiction française si celle-ci et saisie et affirme sa compétence au cas où elle serait déniée

Il convient de distinguer selon que l'on est en matière de responsabilité contractuelle ou en matière de responsabilité délictuelle
(Voir en exemple I° Civ. 28 juin 2012, n° 10-28492, maintenant en droit terrestre la distinction des deux ordres de responsabilité, en matière contractuelle la victime du dommage ne peut obtenir réparation sur le terrain de l'art.1384)

a. Responsabilité contractuelle invoquée par l'acheteur de l'avion

Appel au règlement européen n° 593/2008 dit Rome I pour déterminer la loi applicable : la loi d'autonomie, à défaut la loi du pays où le vendeur a sa résidence habituelle

(Quid de la convention de La Haye du 15 juin 1955 sur les conflits de lois en matière de vente à caractère

international d'objets mobiliers corporels ? elle est inapplicable à la vente d'aéronefs enregistrés)

(Les dommages causés par un produit : la convention de La Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits ne s'applique pas si celui qui agit plaide contre celui qui lui a transféré la propriété)

b. Responsabilité délictuelle du fabricant mise en cause par les passagers blessés ou par les proches des passagers tués

Il faut faire appel à la convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits.

Accident mortel du lac de Constance, collision entre un appareil russe et un appareil exploité par DHL, 1° juillet 2002 : plusieurs demandes en réparation formées par des proches parents des victimes russes, mettant en cause des défauts d'un équipement TCAS devant donner l'alerte en cas de risque de collision, système fabriqué par Honeywell et ACSS composante de filiales de Thales, Thales soulève devant le juge américain l'exception de forum non conveniens, exception accueillie par le tribunal fédéral de district du New Jersey, litige renvoyé devant le tribunal de Barcelone qui fait application de la convention de La Haye de 1973.

C. La détermination de la loi nationale applicable au litige

Le débat est en principe mené devant la juridiction civile.
Il est possible dans certaines hypothèses que la victime, en se constituant partie civile, porte son action en réparation devant la juridiction répressive.

I. Le débat au civil

1 ° hypothèse : La compétence normative reconnue au droit français : c'est l'hypothèse où le droit français est déclaré applicable pour trancher le litige

La recherche de la preuve de la défectuosité du produit aéronautique

La convention de La Haye du 18 mars 1970 sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile et commerciale : le mécanisme des commissions rogatoires
(Cour de cassation, avis, 18 mars 2013, Revue critique de DIP 2013.666 note Bernard Bouloc : un contentieux commercial aux États Unis, la juridiction américaine décerne une commission rogatoire et l'adresse au ministère de la justice, qui l'adresse au procureur général de Versailles, qui la transmet au procureur de Nanterre, qui en saisit le président du TGI de Nanterre ; audition de témoins avec possibilité de contre interrogatoire, production de pièces ; le litige concerne deux sociétés espagnole et néerlandaise ; compétence du TGI et non du tribunal de commerce ; le juge requis ne fait pas œuvre de juridiction, il effectue des actes matériels)

Si l'affaire concerne des États européens, le règlement européen prévoit une collaboration de juge à juge.

Le débat au fond porté devant la juridiction civile ou commerciale

a. Le droit commun

i. Le droit de la vente

Les solutions du code civil, remodelées par la jurisprudence

Le vendeur a deux obligations principales, celle de délivrer et celle de garantir la chose qu'il vend, a. 1603.
L'action de l'acheteur contre le vendeur pour non-conformité du produit ou pour vice caché.
L'acheteur se place sur le terrain contractuel

. *L'obligation de délivrance*, a. 1604.

On en déduit l'obligation de **conformité** qui est l'obligation pour le fabricant ou le vendeur de livrer un produit conforme aux spécifications contractuelles.
Exemple simpliste : une vente d'Airbus, le vendeur n'accomplit pas l'obligation de délivrance en livrant un Boeing.

Non- conformité : Com. 4 juin 2013, n° 12-15695 : une société Radiocommunications et avionique sous-traite à la société Arck le développement d'un logiciel destiné à l'identification des aéronefs et à la prévention des collisions. Le centre des essais aéronautiques de Toulouse CEAT avait refusé d'accepter le logiciel. On avait relevé en 2011 des non-conformités par rapport aux normes alors en vigueur. La responsabilité du sous-traitant est établie.

[Voir pour effectuer une comparaison avec le droit terrestre : Com. 26 novembre 2013, n°12-25191 : le débat porte des difficultés de fonctionnement du site internet livré en location financière à un centre équestre. Le site ne fonctionnait pas. La cour d'appel a résilié le contrat. Le loueur prétend devant la Cour de cassation que la réception sans réserve d'un site internet couvrait ses défauts de conformité apparents. Il prétend que le caractère apparent du défaut affectant l'ouvrage livré s'apprécie in concreto au regard des compétences et connaissance du maître de l'ouvrage. La Cour de cassation rejette le moyen.
» L'obligation de délivrance de produits complexes n'est pleinement exécutée qu'une fois réalisée la mise au point effective de la chose vendue ».
La cour d'appel retient qu'en dépit des protestations formulées avant et après la signature du procès-verbal de livraison sur l'absence de conformité des matériels et progiciels et sur la mise en œuvre du site le (fournisseur) n'avait pas réagi aux réclamations de sa cliente. La cour d'appel a pu déduire que le (fournisseur) avait failli à son obligation de délivrance.
Un aéronef est un produit complexe et il convient de le mettre au point. En matière aérienne, la livraison est souvent précédée d'une période d'essais pour vérifier le bon fonctionnement de l'appareil et initier les pilotes de la compagnie acquéreur au maniement de l'appareil]

. *La garantie des vices cachés*

Le fabricant doit livrer un produit qui est conforme à sa destination. Il est tenu de la garantie des vices cachés.
Art. 1641. Le vendeur est tenu de la garantie à raison des **défauts cachés** de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus.

Non garantie des vices apparents.

Délai de 2 ans. Point de départ du délai. L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de 2 ans à compter de la découverte du vice, art. 1648 al. 1°.

L'acheteur qui agit en garantie des vices dispose d'une option.

L'acheteur peut exercer l'action rédhibitoire : La résolution du contrat aux torts du vendeur. Le vendeur restitue le prix et l'acheteur restitue la chose vendue. Art. 1644.

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26113 : Aérosport France (qui est vendeur et non fabricant) a vendu un avion à l'aéro-club du Havre. Une panne. L'acheteur a obtenu la résolution de la vente pour vices cachés, la pièce défectueuse du moteur a été fabriquée par le motoriste Thielert ; le vendeur est condamné à la restitution du prix, 259 181 euros. (L'élément perturbateur, c'est que le vendeur est en liquidation et que le créancier du prix aurait dû déclarer la créance à la procédure ; les créances régulièrement nées après le jugement de L.J. doivent faire l'objet d'une déclaration, à défaut elles sont inopposables à la procédure)

[cf. droit terrestre, 1° Civ. 19 février 2014 : Mercedes Benz vend un véhicule en 2002 au prix de 35 000 euros. Le véhicule tombe en panne en 2006. Une expertise. L'acheteur assigne le vendeur en résolution sur le fondement des

articles 1641 et suivants. Le vendeur est condamné par la cour de Versailles à restituer le prix d'achat au vendeur. Le vendeur s'insurge, il considère que le véhicule a connu une dépréciation et que l'acheteur a usé gratuitement du véhicule entre la délivrance et la restitution. Moyen rejeté par la Cour de cassation. Le vendeur est tenu de restituer le prix qu'il avait reçu, sans diminution liée à l'utilisation de la chose vendue ou à l'usure en résultant]

L'acheteur peut préférer exercer l'action estimatoire. La vente est maintenue avec une réduction du prix. L'acheteur garde la chose, et il se fait rendre une partie du prix. Art. 1644.

La demande de dommages- intérêts, à raison du préjudice subi par la victime
Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. Art. 1645.
Le vendeur professionnel ou le vendeur ayant contribué à la fabrication du produit est assimilé à un vendeur de mauvaise foi.

Dans l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt du 3 décembre 2013 cité supra, le vendeur Aérosport a été condamné sur le fondement de l'article 1645 à payer 42 600 euros à l'aéro-club au titre du préjudice d'exploitation lié à l'immobilisation de l'appareil à la suite de la panne de ce dernier.

Les clauses de non garantie.
Droit civil et droit commercial, ventes entre profanes ou entre professionnels ou entre un professionnel et un profane.
Les clauses de non-garantie sont licites en droit civil si le vendeur ignorait les vices et était ainsi de bonne foi
Les clauses de non garantie sont inefficaces si le vendeur connaissait les vices, art. 1643.
Le vendeur professionnel ou celui a fabriqué le produit est assimilé à un vendeur de mauvaise foi. Même si la vente est consentie à un professionnel.
Licéité de la clause de non-garantie en présence d'une vente entre professionnels de la même spécialité.

Paris, 27 octobre 2010 : un accident d'hélicoptère le 5 avril 2003, il s'écrase à l'atterrissage, une passagère blessée ; le palonnier (commande de vol démontable) laissé en place à gauche côté passager était venu bloquer le palonnier du pilote qui a été gêné dans sa manœuvre ; ventes successives : l'appareil a été fabriqué en 1988 par un industriel américain Robinson , l'appareil a été vendu à un importateur Héli Europe qui l'a revendu en 1998 à un français Atlantique Hélicoptère (qui a eu recours au crédit- bail) : vente de l'hélicoptère en l'état où il se trouve avec une clause de non garantie, un technicien choisi par l'acquéreur avait inspecté l'appareil, le manuel de vol recommandait de démonter le palonnier ; le rapport d'expertise relève que l'accident est dû à une difficulté de pilotage à la suite du blocage du palonnier causé par la rotation d'une pédale ; un vice de conception affectait la fixation du palonnier de l'appareil, négligence fautive du constructeur ; le vendeur de l'appareil Héli Europe tenu de la garantie des vices cachés, le vice de conception est demeuré caché à l'acheteur lors de la vente , clause de non garantie inopérante car vendeur et acheteur n'étaient pas des professionnels de même spécialité, responsabilité du vendeur sur le terrain du vice caché et du manquement à l'obligation d'information et au devoir de conseil ; condamnation in solidum du fabricant américain et de l'importateur français.

[Le code de la consommation présente des solutions légèrement différentes de celles du code civil : il concerne la vente de biens mobiliers corporels par un professionnel à un consommateur. L'acquéreur d'aéronef est parfois un simple particulier considéré comme un consommateur : le consommateur, à côté de la garantie légale de conformité des articles L. 211-4 à -13 du code de la consommation, peut invoquer les solutions classiques du droit de la vente édictées par le code civil]

[On s'évade du droit aérien lorsque la société Sabena reproche à une entreprise de peinture des travaux défectueux dans des hangars où on peignait des avions, 3° Civile, 9 octobre 2012, n° 11-21274]

ii. La responsabilité délictuelle du fabricant

La responsabilité du fabricant est susceptible d'être engagée sur plusieurs fondements.

Responsabilité à base de faute, art. 1382 et 1383

Responsabilité du fabricant considéré comme ayant conservé la garde de la structure, article 1384

Le motoriste n'est pas responsable d'un accident causé par la défaillance d'un moteur, s'il a signalé à l'administration le programme d'entretien et de révision périodique et que l'exploitant n'a pas opéré les révisions préconisées. 2° Civ. 28 février 2013, n° 11-27699, motoriste américain, préconisations transmises à la FAA qui transmet à la DGAC et au constructeur de l'avion CESSNA qui a informé les exploitants des appareils. Faute de la victime. Si l'information due n'avait pas été communiquée, la cour d'appel estimait que le motoriste conservait la garde de la structure du moteur. En l'espèce le transfert de la garde de la structure avait été opéré. Le débat est porté en termes de responsabilité délictuelle. Il n'y avait pas de relation contractuelle directe entre l'exploitant du CESSNA et le motoriste américain.

Responsabilité délictuelle du fabricant engagée par les passagers ou de leurs proches : responsabilité à base de faute pour défaut de fabrication

b. Le dépassement des deux ordres de responsabilité : la responsabilité des fabricants de produits défectueux

Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime, décide l'art. 1386-1 du code civil.
Ces dispositions sont intéressantes en ce qu'elles assurent la protection du consommateur en cas de mort ou de lésion corporelle du fait du produit défectueux. Idem en cas de dommage causé aux biens du fait d'un produit aéronautique défectueux.
Il n'y a aucune raison d'interdire de faire appel à ces dispositions issues d'une directive européenne de 1985 en mettant en cause l'industriel aéronautique si le dommage provient d'un défaut affectant un aéronef.
Le demandeur pour triompher dans son action fondée sur les articles 1386-1 et suivants doit établir : le dommage, le défaut du produit, le lien de causalité entre la défectuosité et la survenance du dommage.
Le responsable est donc le producteur, c'est-à-dire - quand il agit à titre professionnel - le fabricant d'un produit fini ainsi que le fabricant d'une partie composante. Art. 1386-6.
En cas de dommage, causé par le défaut d'un produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement responsables, art. 1386-8

On relève plusieurs décisions faisant état de demandes en justice fondées en matière aérienne sur cette responsabilité du fait des produits défectueux.

La responsabilité d'un fabricant d'hélice

Deux professeurs d'un lycée de Poitiers ont en 1987 fabriqué un avion, propriété de l'établissement ; ils ont en 1999 remplacé le moteur et l'hélice, ils ont reçu l'approbation de l'administration qui a délivré un certificat de navigabilité modifié, l'entretien de l'avion incombant au producteur qui est aussi l'utilisateur.
Les deux intéressés sont victimes en septembre 2002 d'un accident lors d'un vol de loisir à bord de cet aéronef de marque Pottier type 18 OS. L'avion s'est écrasé au sol à la suite de l'éjection de la pale de l'hélice fabriquée par la société Hélice. L'avion est détruit. Les pilotes sont blessés. Ils ont assigné cette société en se fondant sur les articles 1386-1 et suivants.
La cour de Poitiers, 28 mars 2012, a exclu la responsabilité du fabricant de l'hélice du fait de la fourniture d'un produit défectueux. Aucun élément ne permettait en l'espèce de retenir la non-conformité ou la défectuosité de l'hélice.
La cour a cependant retenu la responsabilité du fabricant de l'hélice comme ayant contribué pour un quart à la réalisation du dommage : ayant omis d'informer ses clients - après un accident de même type survenu en 2001 - de la nécessité de procéder à une vérification annuelle de l'hélice.
La cassation intervient, au visa des articles 12 et 16 du CPC, 1° Civ. 14 novembre 2013, n° 12-26697.
La cour d'appel n'a pas précisé le fondement juridique de sa décision, distinct de celui que les parties invoquaient.
La cour n'avait pas invité les parties à présenter leurs observations, il y avait violation du principe de la contradiction.
La cour de Limoges a statué le 4 mars 2015 comme cour de renvoi, RG 14/00193, elle a reconnu la responsabilité pleine et entière de la société ayant fourni l'hélice. L'arrêt statue en matière de responsabilité des fabricants du fait des produits défectueux et applique les articles 1386-1 et suivants du code civil. L'accident est imputable au fabricant de l'hélice affectée d'un défaut structurel consistant dans un comportement vibratoire non maîtrisé par suite de l'insuffisance d'essais, calculs et expérimentation. C'est la défectuosité du produit qui n'offrait pas la sécurité à

laquelle on pouvait légitimement s'attendre qui est la cause de l'accident.
La défectuosité des sondes Pitot

Dans l'affaire du Rio-Paris, des proches des victimes ayant péri dans l'accident ont tenté, en vain, d'obtenir de la juridiction des référés toulousaine l'octroi de provisions à l'encontre d'Airbus, le constructeur de l'avion qui s'est écrasé dans l'océan Atlantique. On peut lire à ce sujet les indications figurant dans le moyen produit devant la Cour de cassation, 1° Civ. 11 février 2015, n° 13-17231. La cour de Toulouse, dans son arrêt du 12 mars 2013, a rejeté la demande de provision. La demande était fondée sur la responsabilité des produits défectueux, art. 1386-1 et suivants. Les demandeurs succombent.
Il incombe à la victime, indique l'instance toulousaine, d'établir la défectuosité du produit, défectuosité qui consiste en une dangerosité anormale ou en une absence de sécurité normale du produit, étant entendu que la simple implication du produit dans la réalisation du dommage ne suffit pas à établir son défaut.
La défectuosité semble admise en l'espèce (mais était-elle imputable à l'avionneur ? il s'agit non de vices d'origine, mais plutôt d'effet de la vétusté relevant d'une maintenance insuffisante) : les sondes Pitot installées sur l'appareil étaient inadaptées et défectueuses en raison de leur ancienneté, de nombreuses protections de sécurité ont disparu.
Il appartient également au demandeur de prouver le lien de causalité entre le défaut et le dommage : les informations techniques sur les causes de l'accident relatées dans les conclusions du BEA attestent de l'existence de contestations sérieuses s'opposant à toute mise en œuvre de la responsabilité de plein droit de l'avionneur. Le lien de causalité entre les défauts et la survenance de l'accident n'était pas suffisamment caractérisé. Les investigations techniques et expert ales (sic) sont toujours en cours. Les causes de l'accident ne sont pas déterminées avec une certitude suffisante. Le juge des référés ne pouvait que rejeter la demande dirigée en application de l'article 809 al. 2 du code de procédure civile contre SAS Airbus. Les contestations sérieuses font échec à la compétence du juge des référés.

L'incidence de la faute de la victime

La responsabilité du producteur peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances, lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable, art. 1386-13.
Dans l'affaire soumise à la cour de Limoges, celle-ci a admis l'absence de faute des victimes, constructeurs-fabricants amateurs de l'avion. Aucune de faute n'est relevée contre le pilote qui a été capable de faire atterrir de toute urgence l'appareil privé d'hélice et victime d'un arrêt du moteur. L'hélice avait été démontée pour examen lors de la visite après 100 heures de vol.

2° hypothèse. La désignation d'une loi étrangère

L'application du droit américain dans le procès consécutif à la collision entre deux avions au- dessus du lac de Constance : compétence du droit de l'Arizona et du New Jersey, sièges des fabricants : condamnation des industriels

II. La constitution de partie civile devant les juridictions répressives

Il est possible que l'accident ait une incidence pénale, il y a mort d'homme ou blessure. Le procureur met en œuvre l'action publique pour obtenir la condamnation pénale du fabricant ou de ses ingénieurs. Les victimes du dommage peuvent alors à titre accessoire exercer l'action civile devant la juridiction répressive, elles bénéficient en ce cas de l'aide des autorités publiques (police, gendarmerie, juge d'instruction) pour la détermination de l'origine et de la cause de l'accident corporel.

Responsabilité civile et pénale d'un président et d'une société constructeur d'un para moteur ayant fait effectuer une réparation par un mécanicien ignorant de ce genre d'intervention, le dirigeant constructeur a laissé un mécanicien spécialisé en matière de moteur procéder au montage et au remontage des arceaux alors qu'il n'avait jamais effectué cette opération antérieurement, le pilote ayant effectué correctement la visite de pré- vol, la cause de l'accident était l'absence de fixation de l'arceau droit qui était seulement emboîté, le défaut de montage n'était pas visible en l'absence de marquage au ras du châssis, le travail n'a pas été contrôlé, le constructeur aurait dû faire mettre des repères visuels sur l'appareil, accident similaire en 2005, il y a une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité, avarie, chute de 20 mètres, l'engin s'écrase au sol, blessures du pilote et du passager du

para moteur, si la cour d'appel condamne pénalement elle doit statuer sur les intérêts civils, elle n'a pas à renvoyer devant les premiers juges, Criminelle, 1° septembre 2010.

Procès de la catastrophe du Concorde : la responsabilité du constructeur et la responsabilité de la compagnie américaine ayant effectué le remplacement d'une lamelle endommagée

Il y a l'éventuelle responsabilité civile du constructeur et de ses ingénieurs, il y a également celle de la compagnie américaine et de ses deux techniciens au titre de la réparation fautive à l'atelier de réparation de Houston.
Il y a la condamnation proprement dite à des dommages intérêts.
Il y a à titre accessoire pour le condamné au civil l'obligation à payer une somme d'argent au titre des frais irrépétibles engagés par les parties poursuivantes.

Dans cette affaire du Concorde, le tribunal correctionnel de Pontoise a rendu un jugement le 6 décembre 2010, le constructeur EADS Airbus a été relaxé au pénal, mais il a été condamné sur les intérêts civils pour faute d'imprudence de deux responsables du programme du Concorde, il leur a été reproché une faute de négligence dans le traitement du risque incendie, 1/3 des indemnités versées à certaines parties civiles, 60 000 euros.
Le procès est venu en appel à partir du 23 janvier 2013 pour cet aspect du dossier concernant deux ingénieurs, dont un décédé, et EADS France comme civilement responsable. La grande presse a cité un arrêt du 25 octobre 2013 de la cour de Versailles. Elle n'a pas évoqué l'aspect civil, si ce n'est le désistement des parties civiles quant à leur appel. Une transaction a dû vraisemblablement intervenir.

Voir l'incidence de l'arrêt Lagardère rendu par la cour européenne des droits de l'homme, 12 avril 2012 : quid lorsqu'un prévenu meurt en cours d'instance, l'action publique est éteinte, le prévenu n'est plus justiciable de la justice des hommes, il ne peut plus être condamné pénalement ni même relaxé. Quel est alors le sort de l'action civile qui est normalement l'accessoire de l'action publique ? La juridiction répressive demeure - t - elle compétente pour statuer sur les intérêts civils, l'éventuelle condamnation pécuniaire pesant sur les héritiers du défunt ? L'action civile a une coloration vindicative, elle ne devrait pas être recevable devant l'instance d'appel. La jurisprudence ancienne l'admet cependant. L'arrêt Lagardère pourrait remettre en cause cette solution.
Jean-Luc Lagardère avait été poursuivi pénalement pour abus des biens sociaux.
Il est relaxé en première instance et en appel au titre de la prescription. Il meurt.
L'arrêt est cassé, la prescription ne joue que partiellement.
La cour de renvoi a considéré que le défunt avait commis une infraction pénale et accorde des dommages intérêts aux victimes, la réparation incombant au fils et héritier du défunt.
La cour européenne considère qu'il y a eu violation du principe du procès équitable et de la présomption d'innocence

Quant à la juridiction civile, elle est certes compétente pour statuer sur les intérêts civils au titre d'une faute civile ayant contribué à la production du dommage, il est possible que pour des raisons pratiques et de convenance les victimes hésitent en matière aérienne à poursuivre les héritiers du défunt, d'autant que l'employeur est civilement responsable de la faute d'imprudence de son préposé.

Dans ce procès du Concorde, a été également mise en cause la responsabilité de la compagnie américaine ayant fait effectuer dans ses ateliers une réparation mineure, le changement de la bande d'usure, le technicien ayant fabriqué lui-même la pièce dite en anglais wear strip. La maintenance était ainsi une auto maintenance, et non un travail d'entretien opérée par une entreprise tierce.
La cour de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, a reconnu les fautes imputables au tôlier et au chef mécanicien sur le terrain des articles 1382 et 1383, la compagnie américaine Continental est civilement responsable de ses deux préposés. La cour avait relaxé au pénal, l'imprudence pénale dans l'échelle des fautes est placée au-dessus de l'imprudence civile, la cour a statué sur les intérêts civils à raison de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Les trois intéressés, la compagnie et ses deux salariés, sont condamnés à payer des dommages intérêts d'un montant considérable aux victimes : les proches des victimes tuées au sol, des victimes témoins de la catastrophe, des syndicats de pilotes, la FENVAC.

Les deux techniciens américains sont également condamnés, comme auteurs de fautes civiles, à payer aux familles

des victimes parties civiles des sommes importantes au titre des frais irrépétibles, art. 475-1 CPP (l'équivalent pénal de l'art. 700). Cette condamnation frappe l'auteur de l'infraction ou la personne qui est condamnée civilement en application de l'art. 470-1.
La compagnie américaine y échappe à raison de l'absence de faute personnelle. La condamnation de la compagnie n'est pas possible, elle est certes civilement responsable de ses deux préposés, mais cette condamnation ne résulte nullement de fautes civiles propres à sa charge en tant que telle, déclare l'arrêt.

Autre victime : Air France.
Air France est considérée comme ayant subi un préjudice moral découlant de l'accident du Concorde du fait de la perte de 9 membres d'équipage, de 100 passagers et de 4 employés de l'hôtel détruit par l'avion : 500 000 euros sont alloués à ce titre.
[L'arrêt mentionne très discrètement les difficultés d'exploitation et les multiples incidents de l'appareil - sans aller jusqu'à mettre l'accent sur l'imprudence de la victime à poursuivre dans ce contexte l'exploitation].
La compagnie nationale obtient également 500 000 euros au titre du préjudice résultant de l'atteinte à l'image et à la réputation.
La compagnie aérienne obtient à la charge des deux techniciens de Houston 80 000 euros au titre des frais irrépétibles exposés en première instance et en appel (art. 475-1 CPP).

§ II. Les solutions du droit spatial

L. Ravillon, Les contrats de l'industrie spatiale à l'épreuve du contentieux étatique et arbitral, Revue de jurisprudence commerciale, juillet août 2013, p. 281
Anaïs Lagelle & Marc Borello, La répartition contractuelle des risques dans les contrats internationaux de vente de satellites à l'aune du droit français, RFDA 2014.5.
A.Rakibi, Les clauses réciproques d'abandon de recours et de garantis dans les contrats de l'industrie spatiale, Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 143

Le risque domine l'ensemble de la filière spatiale, qu'il s'agisse de la construction des fusées, des satellites, de leur lancement ou de leur exploitation. La technologie spatiale est fragile, les appareils sont exposés dans l'espace à des conditions dures de chaleur et de pression. On crée au cours des essais au sol les conditions de l'environnement spatial. L'activité spatiale plus que tout autre activité humaine est caractérisée par l'aléa, d'autant qu'à partir du lancement l'influence humaine est confinée à des opérations limitées. Le satellite défectueux risque de devenir un satellite inutile. Il ne saurait être question d'envoyer un mécanicien dans l'espace pour faire la réparation pour surmonter la panne. Pour améliorer la fiabilité du satellite, on a souvent recours à des redondances en ce qui concerne le pilotage, la télé commande ou la télémétrie, les équipements sont dupliqués, de telle sorte qu'en cas de défaillance l'équipement redondant se substitue à l'équipement initial.
Le constructeur du satellite et ses sous- traitants et équipementiers risquent-ils de supporter les conséquences des défauts de construction ou de conception de l'engin tant à l'égard des acheteurs qu'à l'égard de l'opérateur du lancement si l'échec du lancement trouve sa cause dans l'une des défectuosités du satellite ?

Il arrive que les constructeurs travaillent pour les États et les entités de droit public. Le contrat obéit alors aux cahiers des charges imposés par les codes des marchés publics, qu'il s'agisse de la France ou de pays étrangers.

Les constructeurs travaillent également pour des entreprises du secteur privé, on applique alors les règles de droit privé.

L'opération contractuelle de construction d'un objet spatial a souvent un caractère international.
Le contrat désigne presque toujours quelle est la loi nationale applicable à l'opération ; le contrat est international, il est la chose des parties, celles-ci ont la maîtrise de leurs intérêts, c'est la loi d'autonomie propre au droit international privé qui leur donne le choix de la loi interne compétente.
L'application de la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises

est douteuse, la convention certes n'exclut pas formellement les ventes d'objets spatiaux de son emprise, elle exclut cependant de son champ d'application les meubles immatriculés que sont les bateaux les navires et les aéronefs. L'exclusion devrait valoir a fortiori pour les objets spatiaux qui sont les meubles immatriculés derniers en date et qui sont des biens ultra complexes, la pratique semble ne pas s'y référer, le contrat en exclut souvent l'application ;
Les contractants désigneront la LEX CONTRACTUS, il peut s'agir du droit français à moins qu'ils préfèrent opter, ce qui est fréquent, pour le droit anglais ou le droit américain.
Le tribunal en cas de litige ou l'arbitre aura probablement tendance à tenir compte des us et pratiques du commerce mondial d'objets spatiaux et à se référer à l'occasion à la LEX MERCATORIA SPATIALIS. Le contrat a pu prendre la précaution de s'y référer.

Quid si le contrat de construction de la fusée ou du satellite relève du droit français ?

Nous savons qu'en droit terrestre le législateur et la jurisprudence manifestent de l'hostilité à l'égard des clauses de non responsabilité et de non recours que les fabricants vendeurs pourraient inscrire dans leurs conditions contractuelles types. La jurisprudence est plus accueillante pour les clauses limitatives de responsabilité présentes dans les contrats d'entreprise.
Cette hostilité se retrouve- t- elle en droit spatial où les clauses de non responsabilité sont de règle ?

a. Le rappel de l'enseignement tiré des solutions acquises en droit terrestre concernant les efforts des professionnels d'écarter ou de limiter en cas de défaut leur responsabilité

En matière de vente, les clauses de non responsabilité sont pourchassées, le vendeur professionnel est assimilé à un vendeur de mauvaise foi.
La jurisprudence est plus libérale lorsque les clauses élisives de responsabilité (ou limitatives de la réparation) sont insérées dans des contrats liant des professionnels de la même spécialité. Sauf qu'en matière spatiale le fabricant et son client ne sont pas de la même spécialité, même si l'acquéreur peut être conseillé et assisté par des ingénieurs et techniciens compétents en matière d'industrie spatiale.

L'article L. 442-6, I, 2° du code de commerce engage la responsabilité de l'industriel qui soumet son partenaire commercial à des obligations créant un déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties.

La jurisprudence était traditionnellement plus avenante en matière de contrat d'entreprise.
Le débat contemporain concerne la validité des clauses de non responsabilité ou de non réparation ou limitatives de responsabilité relevées dans les contrats d'entreprise. Manquement à une obligation essentielle. Absence de cause. On ne peut pas reprendre d'une clause ce qu'on a promis de l'autre. Mise à l'écart des clauses élisives de responsabilité qui excluent la responsabilité du débiteur, alors même qu'il est avéré qu'il n'a pas exécuté son obligation essentielle. Une telle clause frappe l'obligation essentielle d'inconsistance. Inspiration causaliste. C'est l'idée qu'on ne peut s'engager et simultanément ne pas s'engager. Le principe de non contradiction y fait obstacle.

Les clauses limitatives de responsabilité (ou limitant le montant de la réparation)

La jurisprudence Chronopost, chambre commerciale, 22 octobre 1996, est témoin de ce courant d'idée. Il s'agissait d'un transport effectué par un transporteur rapide, le client voulait participer à une adjudication, il fallait remettre le pli avant une certaine date. Le contrat précisait cependant que la réparation due par le transporteur ne pouvait pas dépasser le prix du transport. La haute juridiction avait décidé que la clause devait être réputée non écrite, car elle contredisait la portée de l'engagement pris.

La jurisprudence français a évolué et s'est récemment faite moins hostile à ces clauses limitatives.
La jurisprudence postérieure à l'arrêt Chronopost a tenu compte du fait que les clauses limitatives de responsabilité peuvent être le fruit d'une répartition négociée des risques d'inexécution.
Le raisonnement juridique est subtil, un effort intellectuel s'impose et l'interprétation des arrêts ne relèvent pas de l'évidence.

On peut évoquer la jurisprudence Faurecia II, Com. 29 juin 2010, D. 2010.1832 note Denis Mazeaud : un contrat entre Oracle et Faurecia relatif à l'installation de logiciels, difficultés de fonctionnement, présence dans le contrat d'une clause limitative de réparation, la clause fixait un plafond d'indemnisation égal au montant du prix payé par

Faurecia au titre du contrat des licences.
« Seule est réputée non écrite la clause limitative de réparation qui contredit la portée de l'obligation essentielle souscrite par le débiteur « ; en l'espèce la clause limitative de réparation ne vidait pas de toute substance l'obligation essentielle de la société Oracle : Oracle avait certes manqué à une obligation essentielle du contrat, mais le montant de l'indemnisation a été négocié, il n'est pas dérisoire, les prix reflètent la répartition du risque et la limitation de responsabilité qui en résultait, Oracle a offert un taux de remise de 49 %.

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26412, Revue des contrats, juillet 2014, n° 2, p. 176, note Thomas Genicon :
On était en matière de contrat de transport terrestre ou plus exactement en matière de commission de transport, le contrat contenait une clause qui fixait le montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison à une somme égale au coût du transport. Le contrat concernait l'expédition de lots de vêtements de prêt à porter qu'il fallait livrer à une date rigoureuse. Le délai était de rigueur. La livraison avait été tardive et le destinataire avait refusé la marchandise livrée hors délai. Il y avait donc une perte sévère pour l'expéditeur. Le commissionnaire était tenu du fait du transporteur. La responsabilité du transporteur et donc celle du commissionnaire étaient certaines.
Le débat concernait le montant de la réparation. Le contrat contenait une clause limitative très répandue. Qui figure d'ailleurs dans le contrat-type. Guère avantageuse pour le créancier, victime du dommage.
La cour d'appel avait refusé d'appliquer la clause limitative de réparation et avait condamné le transporteur à réparer l'entier préjudice subi par l'expéditeur, la livraison constituait l'obligation essentielle du contrat de transport, l'application de la clause limitative de responsabilité ne pouvait conduire à vider le contrat de son obligation essentielle.
L'arrêt est cassé pour défaut de base légale au visa des articles 1131 et 1134 du code civil. Ce qui théoriquement n'interdirait pas à la cour de renvoi d'invalider la clause.

Certains auteurs estiment que pour franchir l'obstacle de la validité, deux éléments sont à prendre en considération.
Le contrôle de la contradiction : la clause serait illicite et le montant qualifié de dérisoire du moment qu'il est indifférent au débiteur d'exécuter ou non.
Le contrôle du déséquilibre : le fait que la clause limitative ait été librement négociée et consciemment élaborée serait un élément allant dans le sens de la validation.

Les clauses de non responsabilité
Le débat se déporte, on peut se demander ce qu'il est de la juridicité de la clause excluant toute responsabilité du débiteur contractuel. Certains pensent que de telles clauses élisives de responsabilité sont licites, du moment que certains éléments du contrat en représentent la contrepartie et constituent sa cause.

L'incidence de la faute dolosive. Question distincte. À supposer admise la validité de la clause élisive ou limitative de responsabilité, on peut se demander si elle peut être invoquée par le professionnel en cas de faute dolosive de l'entrepreneur ? Le maître de l'ouvrage peut-il se la voir opposer ? La réponse est positive, mais le demandeur doit établir la preuve du dol ou de la faute lourde imputable au débiteur contractuel.
« La faute lourde [qui tiendrait en échec la clause limitative de réparation] ne peut résulter du seul manquement à une obligation contractuelle fût-elle essentielle mais doit se déduire de la gravité du comportement du débiteur «, indique l'arrêt FAURECIA.

b. La pratique des affaires et les solutions légales en matière spatiale

Les solutions propres à la construction spatiale s'inspirent-elles de celles acquises en droit terrestre ?

Les contrats de construction de satellites sont conclus entre le constructeur et son client, l'acquéreur du satellite, celui qui entend acquérir la propriété et la maîtrise de l'objet spatial
Des contrats de fabrication de pièces sont conclus entre le fabricant du satellite et ses sous- traitants et équipementiers.
Le fabricant des fusées lanceurs met ceux-ci à la disposition des agences de lancement.
Multiplicité d'intervenants : le fabricant achète des pièces et des équipements qui seront incorporés dans l'objet spatial à ses équipementiers et sous- traitants. Les composants du lanceur ou du satellite sont en général fabriqués par les sous-traitants selon des instructions écrites très strictes, le sous- traitant en livrant les pièces doit attester que les procédures ont été respectées.

Il faut se référer aux contrats tels qu'ils sont âprement négociés et conclus.
La pratique contractuelle dépend des rapports de force économique entre les contractants, elle est évolutive.
Les propos qui ont été dits et écrits il y a 10 ou 20 ans ne concordent plus forcément à ce qui se fait actuellement.
Il faudrait pour se trouver à jour avoir une bonne connaissance des pratiques des industriels et qu'on n'oppose pas trop rapidement à l'universitaire étranger à ce milieu professionnel le secret des affaires. Les fabricants constructeurs de satellites ne sont plus en position de force comme jadis. Le marché serait désormais plus favorable à l'acheteur.

Anaïs LAGELLE, La répartition contractuelle des risques dans les contrats internationaux de vente de satellites à l'aune du droit français, sous la direction de Marc BORELLO, RFDA 2014 p. 5-37

Le contrat conclu entre le fabricant du satellite et son client (comme un opérateur de télécommunications) allie des composantes de la vente de chose future et du contrat d'entreprise.
Un problème de qualification peut se poser. Il n'a jamais été entièrement résolu.
La garantie des vices cachés n'est pas applicable en droit interne français à l'entrepreneur, Labarthe et NOBLOT, Le contrat d'entreprise, LGDJ, n° 669. Dans les contrats d'entreprise de droit commun, il n'y a pas de garantie, on applique le dispositif de droit commun de la responsabilité, ibidem, n° 66.
Certains estiment que le débat sur la qualification n'est pas déterminant et manque d'intérêt, le contrat étant en général très détaillé et décrivant avec minutie les obligations respectives du constructeur (qu'il soit dit vendeur ou entrepreneur) et de son client, qu'il soit qualifié d'acheteur ou de maître de l'ouvrage.
Nous aurions tendance à soutenir que les dispositions spécifiques du code civil français relatives à la vente et au contrat d'entreprise ne concernent que les opérations terrestres et que les opérations spatiales - indépendamment de leur caractère aléatoire - au nom de l'autonomie et du particularisme du droit spatial n'y sont point soumises. Nous songeons en particulier aux dispositions internes de droit écrit ou de droit prétorien relatives aux clauses de non garantie des vices cachés et à la protection du consommateur ou du professionnel acquéreur qui n'est pas de la même spécialité que le vendeur qui ne devraient pas être invoquées en matière spatiale, secteur qui a ses propres impératifs, sa propre spécificité, ses propres pratiques coutumières.
Édouard Richard, À l'orée du droit des marchands : les parères, Revue d'histoire des facultés de droit et de la culture juridique, 2013, n° 33, p.155

LE CONTRAT

Les relations contractuelles entre le fabricant et son client

i. Les obligations du constructeur fabricant : le constructeur doit fabriquer l'objet spatial. Il s'agit d'un travail d'assemblage mené par des techniciens éprouvés. Le contrat prévoit le respect des normes professionnelles les plus élevées. Le satellite doit avoir la capacité de résister au choc du lancement. Plusieurs longs mois, voire des années, sont nécessaires pour que la fabrication soit menée à son terme. Des événements perturbateurs peuvent survenir durant ce laps de temps.

Le contrat prévoit des clauses de force majeure qui libèrent le constructeur : ex. si le gouvernement empêche l'exploitation ou retire les autorisations et licences.

On relève dans certains contrats des clauses de résiliation discrétionnaire du contrat.
C'est ainsi que la NASA avait conclu un contrat avec 4 contractants pour la construction de la station spatiale internationale, Boeing, McDonnell Douglas, Rockwell et Northrop. La NASA décide ultérieurement que Boeing devrait être le contractant principal, les trois autres devenant des sous- traitants de Boeing. Le travail obtenu par Northrop a été moins important que prévu. Le contrat a ensuite été résilié en novembre 1993. Le constructeur élève un contentieux, il a été débouté, car une réorganisation était nécessaire. L'auteur de la rupture serait condamné en cas de rupture effectué de mauvaise foi. RFDA 2001.433

Le contrat contient parfois une clause de garantie prévoyant que si on relève des dysfonctionnements sur un satellite

du même type ou du même modèle que celui qui est actuellement en construction à terre, le constructeur fera à terre les réparations utiles sur le satellite à lancer. Cette garantie prenant fin par définition lors du lancement effectif.

Le transfert de propriété de l'engin spatial s'opère en principe au moment du décollage, soit à l'ouverture des crochets, soit à l'allumage i.e. à la mise à feu intentionnelle des moteurs ou au moment de la commande de mise à feu.

ii. Les obligations de l'acquéreur du satellite

Le paiement du prix convenu au contrat. Le calcul du prix est complexe. Il peut varier selon différents paramètres.
Le paiement peut être étalé dans le temps.
Certains dispositifs contractuels sont susceptibles de se traduire par une modulation du prix qui sera au final à la charge du client.

Les clauses d' "incentive payements " ou clauses incitatives : on insère souvent dans les contrats, en particulier dans les ventes de satellites de télécommunications, des clauses de primes de performance , il est prévu que le fabricant de satellites recevra des primes en fonction du respect des performances du satellite, primes qui s'ajoutent au prix d'achat . C'est un complément de prix qui sera dû durant le fonctionnement du satellite. Anaïs LAGELLE, RFDA 2014 p. 26. On récompense le fabricant en cas de bon fonctionnement de l'objet spatial. C'est une portion du prix qui sera perçue par le fabricant si les critères de performance prévus au contrat sont atteints. Le fabricant a tout intérêt au bon fonctionnement du satellite. Il est en quelque sorte associé à son bon fonctionnement.
Si le satellite fonctionne très mal, le fabricant ne recevra pas les primes de performance. Il perdra en fait une partie du prix.
Mme Lagelle fait une distinction opérée par la pratique.
Dans un premier groupe d'hypothèses, le contrat prévoit un étalement du paiement postérieurement au lancement selon un calendrier prévu à l'avance, on parle de pay out. Le paiement est lié aux performances de l'objet.
On rencontre également une autre possibilité prévue par les contrats, le pay back. Le client paie le tout dès le début. Compte tenu de la minceur des performances, le fabricant devra restituer une partie du prix.

Le contrat interdit parfois au fabricant de prendre une assurance pour se couvrir contre le risque de ne pas percevoir la totalité du prix. Il s'agit de solliciter une plus grande diligence chez le fabricant dans le travail de construction du satellite.

Madame RAVILLON, Revue Jurisprudence Commerciale, 2013.284, cite une espèce opposant le constructeur Lockheed Martin au luxembourgeois SES. Il y avait eu une anomalie sur les antennes d'un satellite A2100. Comme SES n'avait pas eu la volonté d'utiliser la capacité montante (affectée par l'anomalie), le tribunal arbitral a condamné l'exploitant à payer la totalité des primes de performance au fabricant, soit 11,7 millions de dollars.
(Le contrat interdit parfois au constructeur de prendre une assurance pour se couvrir contre le risque de ne pas percevoir la prime de performance)

Les contrats de vente de satellites contiennent souvent en sens inverse des clauses (liquitaded damages, dommages intérêts dits liquidatoires) prévoyant des pénalités à la charge du constructeur en cas de non- respect des délais contractuels de mise à disposition du satellite.
On prévoit également des pénalités en cas de dépassement du poids du satellite.
Le contrat peut prévoir des clauses de résiliation du contrat si le constructeur se rend coupable d'un trop grand retard dans la livraison.
Dans d'autres hypothèses, une clause interdit à l'acquéreur de demander la résolution du contrat pour inexécution, une fois le lancement réalisé.

LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR A L'EGARD DE SES PARTENAIRES

La non-conformité ou la défectuosité du produit spatial : l'appel au droit de la responsabilité est en fait exceptionnel.
Le cantonnement du mécanisme de la responsabilité du fabricant et des équipementiers est opéré aussi bien par la pratique contractuelle que par le dispositif législatif.

a. La pratique contractuelle

Les contrats interdisent communément tout recours a posteriori de la victime d'un dommage contre les autres industriels et prestataires de services de la même chaîne contractuelle ou para contractuelle, chaîne lanceur ou chaîne satellite.

i. Les dommages au sol. Avant lancement.

L'engin spatial peut connaître des défauts de fabrication. Il est fréquent qu'avant le lancement l'équipe des ingénieurs et techniciens de l'acquéreur examine l'état du satellite qui va être livré et s'efforce de déterminer l'éventuelle présence de défectuosités. Si les non conformités et les défauts sont décelés avant le lancement, le client peut normalement les faire valoir.

Mme RAVILLON cite, in Revue de jurisprudence commerciale 2013.286, une sentence arbitrale de 2001. Le satellite était resté au sol, un incendie survient dans la chambre d'essais reproduisant les conditions d'un vol extra-terrestre. Le fabricant est Alcatel Space, le client Eutelsat. Le client se prévaut d'une faute lourde du fabricant. Le tribunal arbitral rejette la plupart des reproches, pour défaut de preuves

ii. Les pannes et défauts relevés à partir de la mise à feu.

Les opérateurs se sont inspirés de la réglementation propre à la NASA, ils entendent que le contrat puisse prendre en compte l'aléa et le risque propre à l'espace, l'objet spatial navigue dans un milieu hostile, le vide, l'apesanteur, le rayonnement solaire, les radiations ionisantes, le risque de collision avec un débris spatial ou une météorite … Déjà en droit terrestre les contrats aléatoires chassent les protections les plus éprouvées ; si les parties ont accepté un risque en connaissance de cause elles doivent en assumer les conséquences juridiques . Les garanties à la charge du vendeur s'évanouissent.

La solution est donc empruntée à la pratique contractuelle américaine. Les dispositions contractuelles sont farcies de renonciations à recours ou d'interdiction des recours. L'acheteur de l'objet spatial se trouve dans la quasi-impossibilité d'invoquer le manquement à l'obligation de conformité ou la garantie des vices cachés lorsque le défaut est révélé en orbite. Il est d'ailleurs délicat de déterminer lorsqu'une panne survient sur un objet spatial si l'origine de cet incident consiste dans une erreur de fabrication ou de conception ou si la cause réside dans le fait externe représenté par les risques de la navigation dans le cosmos. Le constructeur s'engage classiquement à livrer, à terre, à son client qui effectue les derniers contrôles, un objet spatial donnant satisfaction au client au moment de la délivrance, i.e. au moment où le satellite est placé sur le lanceur. Le constructeur n'entend pas classiquement s'engager au-delà, il ne veut pas garantir le bon fonctionnement de l'objet spatial dans le temps, il n'entend pas garantir l'objet contre les vices cachés, il insère une clause de non obligation pour les faits survenant à partir du lancement. Il n'est pas en droit commun interdit aux parties de déterminer le contenu et le domaine des obligations assumées par le débiteur, voir François Terré et Yves Lequette, Droit civil, Les obligations, Dalloz, n° 609. Le constructeur entend échapper à toute responsabilité, sitôt les premiers temps du lancement.

D'où l'appel fréquent à l'assurance à la charge du client acquéreur.

Pertes sérielles affectant certains satellites de la famille 702 fabriqués par Boeing. Pertes de puissance à raison des panneaux solaires. Arbitrage conduit à Paris favorable à Boeing, faute de preuve. Le client (plus exactement les assureurs subrogés dans les droits de l'assuré) reprochait le non- respect de l'obligation de correction des défauts constatés en orbite sur les satellites encore au sol.

Eutelsat fait lancer en octobre 2010 un satellite de télévision par Arianespace, le satellite de plus de 5 tonnes au décollage a été construit par Thales Alenia Space, le satellite a été placé sur une orbite de transfert géostationnaire, le satellite est perdu à raison d'une anomalie de fonctionnement observée sur le sous- système de propulsion. Eutelsat publie un communiqué pour exprimer sa déception, mais la société affirme qu'elle est couverte contre toute perte financière, les risques d'échec au lancement ayant fait l'objet de garanties.

Le litige concerne parfois les équipementiers auxquels on reproche des défauts dans la fourniture des panneaux solaires ou de pièces fissurées.

b. La loi française du 3 juin 2008 conforte la pratique contractuelle.

Les solutions de la loi française

La loi parle de la production d'un objet spatial. On ne peut nier que le constructeur et que les sous-traitants produisent ou ont contribué à la production de l'objet spatial. Ils sont des producteurs.
Il semble qu'on puisse parler de dommage subi par l'engin si celui-ci comporte des vices de conception ou de construction au sens de l'article 1° de la loi. Il y a atteinte aux biens.

i. La règle de principe

Du moment qu'il s'agit d'un dommage entrant dans les prévisions et le domaine d'application de la loi du 3 juin 2008, il n'y a pas place pour une action en responsabilité entre les participants à une opération spatiale.
Article 20 de la loi du 3 juin 2008 : le texte n'est pas d'une clarté parfaite, il est clair pour le dommage lié au lancement, il est moins net en ce qui concerne les défauts de fabrication, il évoque la victime d'un dommage, il semble bien que la victime ne puisse rechercher la responsabilité de son cocontractant.
« En cas de dommage causé par une opération spatiale ou la *production d'un objet spatial* à une personne participant à cette opération ou à cette *production*, la responsabilité de toute autre personne participant à l'opération spatiale ou à la production de l'objet spatial à l'origine du dommage et liée à la précédente par un contrat ne peut être recherchée à raison de ce dommage »

Le texte envisage un dommage causé par la production d'un objet spatial. L'objet spatial est encore à terre ou il se trouve lancé dans l'espace.
Le dommage affecte une personne participant à l'opération spatiale ou à la production d'un objet spatial. Il semble raisonnable d'y inclure l'acquéreur de l'objet spatial, même s'il est difficile de dire qu'il participe à la fabrication de l'objet spatial.
L'article 20 interdit à la victime du dommage de rechercher la responsabilité de toute autre personne participant à la production de l'objet spatial se trouvant à l'origine du dommage.

Le client acquéreur du satellite n'est pas opérateur spatial au titre du lancement, ce n'est pas lui qui lance le satellite, il n'est cependant pas un penitus extraneus vis-à-vis de l'opérateur spatial, il est un client, il a contracté avec l'opérateur spatial comme client, il n'est pas un tiers à l'opération spatiale, il y participe en tant que bénéficiaire.

On peut tenir le même discours à propos du client du constructeur, il n'est pas un tiers à l'opération dans sa composante de production, puisqu'il a suscité cette fabrication. Il ne peut engager la responsabilité, pour dommage subi par lui, du fait du producteur.
On interprète le texte comme signifiant que le client, acheteur ou maître de l'ouvrage, ne peut se prévaloir contre le fabricant d'un vice caché ou d'un défaut de conformité du produit. Il ne peut non plus agir en responsabilité contre les équipementiers. Le rapporteur au Sénat Henri Revol, rapport n° 161, séance du 15 janvier 2008, indique que le régime d'exonération s'étend aux parties d'un contrat de construction d'un objet spatial. L'acquéreur est incontestablement partie au contrat de construction. Le constructeur également vis-à-vis de ses équipementiers et sous- traitants. Chaque intervenant supporte ses propres dommages et ne peut recourir contre les autres personnes prenant place dans le processus de construction de l'objet spatial, de son lancement dans le cosmos et de son maintien dans l'espace. Chaque intervenant ne répond pas de sa faute. L'institution de la responsabilité civile est neutralisée. Le fabricant, les équipementiers sont à l'abri de toute action en responsabilité par le client. La solution légale peut se justifier par le caractère aléatoire de la réussite ou de l'échec total ou partiel du programme spatial. L'aspect économique ne saurait être dissimulé, le prix à payer par le client est minoré compte tenu de ce dispositif paralysant le jeu de la responsabilité. Le client n'a pas à payer une garantie qui lui est refusée.

ii. Les tempéraments à la règle

Ce n'est que dans des hypothèses exceptionnelles que le droit commun de la responsabilité va se trouver restauré. Il faut faire place à la faute intentionnelle et la loi dans deux cas laisse place à la prévision contractuelle.

α) La clause contraire

La loi du 3 juin 2008 réserve dans deux cas le jeu d'une stipulation expresse contraire portant sur les dommages causés

- soit pendant la phase de production de l'objet spatial destiné à être maîtrisé dans l'espace extra atmosphérique : donc à terre, avant le lancement

- soit pendant sa maîtrise en orbite.

[La solution légale est en revanche impérative en ce qui concerne les dommages survenant durant la phase de lancement , la loi interdit aux contractants d'insérer au contrat une clause autorisant les recours entre les entreprises membres de la chaîne lancement. Le lancement est un moment critique, il est possible que le satellite endommage le lanceur et réciproquement. L'opérateur de lancement ne peut pas recourir contre le constructeur et ses équipementiers.
Le constructeur, ainsi que le client, acquéreur de l'objet spatial et bénéficiaire du lancement, se voient interdire d'agir contre l'organisme de lancement. Cf. infra]

β) Le dol

La loi du 3 juin 2008 réserve également le cas de la faute intentionnelle.
On peut se demander si l'équipementier commet une faute intentionnelle en modifiant unilatéralement les caractères des pièces qu'il fournit et qui sont destinées à être incorporées dans l'objet spatial. La plupart du temps les pièces sont fabriquées compte tenu d'indications écrites très strictes de conformité.

L'opération est en fait très largement aléatoire pour l'acquéreur du satellite ou le maître de l'ouvrage. L'opération spatiale a pour le client un coût, si le projet échoue en tout ou en partie, le dommage reste à sa charge. Les autres participants au programme spatial ne répondent envers la victime ni de leur faute de négligence, qu'elle soit considérée comme une faute légère ou comme une faute lourde.

Si on fabrique un satellite, si on procède à son lancement grâce à une fusée lanceur, si on le met en orbite autour de la terre, le but ultime n'est ni la fabrication ni le lancement de l'engin. La fabrication, le lancement, la mise sur orbite ne sont que des opérations préalables, pour permettre à l'exploitant du satellite d'en retirer les utilités. Faire des observations scientifiques, des observations météorologiques, étudier l'état des océans et des fleuves, faire de l'observation militaire, posséder un satellite de télécommunications. Le satellite une fois devenu opérationnel doit remplir sa fonction pendant plusieurs années. Que se passe-t-il si le but recherché ne peut être obtenu ?

La loi du 3 juin 2008 indique expressément qu'elle ne régit pas le dommage lié aux « conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial pour les utilisateurs ». La solution figure à l'article 1° de la loi.
La règle légale générale prohibitive de la responsabilité concerne-t-elle les situations où le satellite ne peut émettre ou n'émet qu'en partie des signaux en direction du sol. Il le semble, au moins dans les relations constructeur / acquéreur. Que le satellite n'émette pas de signaux au grand dam de son acquéreur ne semble pas entrer dans l'expression légale conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial.
En revanche la loi française de 2008 reste étrangère aux dommages économiques résultant du mauvais fonctionnement du satellite de télé communication une fois celui-ci placé sur orbite. Les commentateurs déclarent que la loi de 2008 ne concerne pas les *applications spatiales / applications des techniques spatiales*. Mireille Couston, Droit spatial, p. 124. C'est ainsi que la règle légale interdisant d'engager la responsabilité de l'opérateur ou du fabricant ne joue pas dans les rapports entre l'exploitant du satellite et ses propres clients.

L'éventuel contentieux au cas exceptionnel où l'action en justice serait ouverte : le client tentant de recourir contre le fabricant ou contre l'un des équipementiers, ou bien l'assureur indemnisant l'assuré et subrogé dans les droits de
Le recours quasi systématique à l'arbitrage donnant lieu à des sentences arbitrales rendues à Londres, à Paris ou aux États-Unis, l'assuré recourant contre l'industriel.
Il est délicat pour le tribunal arbitral de connaître des appels à garantie formulés à l'encontre d'entreprises tierces qui ne seraient pas liées par le contrat d'arbitrage. Infirmité de la procédure arbitrale en comparaison avec la procédure menée devant les tribunaux étatiques
Le contentieux donnant lieu à des décisions rendues par les juridictions étatiques est exceptionnel, sauf peut-être aux États-Unis

Voir Laurence RAVILLON, RFDA 2008.337, faisant état d'un litige entre ASTRIUM et l'un de ses sous- traitants américains Conax. Astrium avait acquis 406 pyrovalves à cette société américaine, fabricant de composants en

matière de propulsion satellitaire, à construire entre 2001 et 2005. Un satellite voit sa durée de vie réduite de 5 ans, on aurait relevé des fissures sur les pyrovalves, donc non conformes. Arbitrage. Londres. CCI.

Laurence RAVILLON, RFDA 2009.260 : perte du satellite Thuraya à la suite de pertes de puissance du modèle de satellite 702. Procédure d'arbitrage menée auprès de la chambre de commerce internationale de Paris. Le droit applicable était celui d'Abu Dhabi. Dysfonctionnement des panneaux solaires. Boeing invoquait des limites contractuelles de responsabilité, le demandeur invoquait la faute lourde. Demandeur débouté.

LE CONSTRUCTEUR ET LES TIERS

La responsabilité du constructeur à l'égard des tiers
A priori, en cas de dommage à un tiers, durant la phase de lancement ou durant la phase de maîtrise, c'est sur la tête de l'opérateur spatial que la responsabilité est canalisée. A priori, la victime tierce ne détient d'action en responsabilité que contre l'opérateur spatial, art. 13 L. 2008, le constructeur ne peut être poursuivi en tant que tel … du moins si la loi française est applicable au litige.

SECTION III. LA MAINTENANCE ET l'ENTRETIEN DES AERONEFS

La maintenance et l'entretien des appareils peuvent être confiés à une entreprise indépendante.
Les techniciens et les ouvriers peuvent être négligents dans leur travail.
Les défaillances peuvent avoir de conséquences graves voire catastrophiques.

§ 1. Il peut y avoir place pour la RESPONSABILITE PENALE du prestataire de services si l'entretien défectueux de l'appareil se trouve à l'origine de décès ou de blessures.

Crim. 8 mars 2005, n° 04-84918 : une société mène une activité d'entretien d'aéronefs, un accident survient à un hélicoptère affecté à des évacuations sanitaires au SAMU d'Arras. Condamnation pour blessures involontaires des présidents successifs de la société effectuant l'entretien de l'appareil, l'hélicoptère avait été acheté en Angleterre, chute de l'hélicoptère provoquée par la défaillance d'un moteur dont la société avait la maintenance

Responsabilité pénale du constructeur de para moteur n'ayant pas bien surveillé le mécanicien débutant ayant procédé à une réparation, Cour de cassation, chambre criminelle, 1° septembre 2010, n° 09-88429.
Un para moteur est un aérodyne, il est doté d'une voile de parapente et d'un moteur léger intégré à une cage de protection portée sur le dos du pilote. Une hélice offre la poussée nécessaire, dixit Wikipédia.
Un para moteur transportait le pilote et un passager, il fait une chute de vingt mètres et s'écrase au sol, les intéressés sont blessés. La cause est une mauvaise fixation d'un arceau lors d'un remontage de l'appareil effectué quelques jours auparavant par un employé de la société Adventure constructeur du para moteur, salarié qui a procédé au démontage et au remontage des arceaux. Sont condamnés pénalement en première instance le préposé, le président de cette société ainsi que la société du chef de blessures involontaires. La société et son président font appel, ils sont condamnés par la cour d'appel de Paris à une amende. Le président est en faute pour avoir confié le travail à un professionnel qui n'était pas formé pour ce genre d'intervention, il travaillait pour la première fois sur ce type de para moteur, le dirigeant n'avait pas assuré le contrôle du travail effectué, il y avait faute caractérisée de sa part
Absence de faute du pilote.

§ II. Responsabilité civile

A. Le contentieux civil devant la juridiction civile

Le mécanicien garagiste réparateur du droit terrestre est tenu d'une obligation de résultat qui emprunte à la fois présomption de faute (preuve contraire admise) et présomption de causalité entre la faute et le dommage. Certains parlent d'une obligation de moyens renforcée. La faute est présumée en cas de défectuosité, mais le réparateur peut s'exonérer en établissant son absence de faute.

En droit aérien. Les obligations de l'entreprise chargée de l'entretien périodique des aéronefs. L'obligation de déceler les défectuosités et d'informer le client. Obligation de résultat incombant au professionnel.

Com. 17 janvier 1987 RFDA 1990.213, avarie de moteur, défaillance de deux sociétés ayant participé à l'entretien de l'appareil, la première est à l'origine de l'avarie, elle n'a pas mis en œuvre les moyens techniques nécessaires pour assurer selon les règles de l'art, lors de la visite des 100 H de vol, la mise en place efficace de la plaquette de freinage de la pointe de freinage d'injecteur, à l'origine de l'avarie ; la seconde est intervenue 11 mois plus tard, elle est coupable de la faute de ne pas avoir remédié à la défaillance au cours de la vérification des moteurs qu'elle a opérée, les essais n'avaient pas été faits alors que le manuel de maintenance du constructeur le prévoyait.

Les propriétaires d'un CESSNA chargent une société de refaire la peinture extérieure de l'avion, l'entrepreneur confie le travail de décapage préalable du revêtement de la cellule, aéronef endommagé, responsabilité contractuelle de l'entreprise de peinture et délictuelle du sous-traitant, tribunal de commerce de Paris 10 mai 1994, RFDA 1994.488

Toulouse, 3 novembre 2005 : la société STAR a reçu de Guillermo Poole le 1° avril 2002 un aéronef monomoteur pour une révision générale dite grande visite, réparations effectuées en 2002 et 2003, accident d'avion le 12 février 2004 lors d'un vol de contrôle opéré par la société STAR près de l'aérodrome de LASBORDES, l'avion a été obligé de faire un atterrissage d'urgence moteur coupé, l'appareil a été endommagé, le propriétaire de l'avion demande une provision. La société STAR chargée d'une révision générale de l'aéronef longue et coûteuse est tenue d'une obligation (de résultat) de restituer l'avion en bon état dans des délais raisonnables, sauf à prouver qu'elle n'a commis aucune faute ou que les dommages subis par l'aéronef ne trouvent pas leur origine dans les travaux qu'elle a réalisés.

Agen, 9 octobre 2007, n° 05/01593 : une séance d'entraînement de voltige se déroule à Auch, un avion appartenant à l'association Midi Pyrénées Voltige s'écrase au sol et le pilote est tué, le tribunal d'Auch a déclaré le GIMA (groupement interclub de maintenance aéronautique) responsable de l'accident, l'avion était devenu incontrôlable, la rotule de la bielle de la tringle du gouverneur de profondeur avait été placée – lors du remontage après révision - à côté de l'écrou reliant les deux cornières du guignol alors qu'elle aurait dû être traversée par cet écrou. Le remontage avait été effectué par un mécanicien salarié du GIMA. En appel, le GIMA entendait mettre en cause le successeur du constructeur quant à la non- communication des documents d'entretien. Le grief n'est pas retenu. Les textes n'imposent pas à un repreneur de reprendre et de réviser l'ensemble de la documentation établie par l'ancienne société pour des avions qui ne sont plus fabriqués.

Voir 2° Civile, 9 avril 2015, n° 13-19902 (avion endommagé par l'explosion de l'un des moteurs, l'exploitant Eagle Aviation engage la responsabilité d'EADS SECA qui avait effectué une révision générale de l'avion ainsi que celle du constructeur du moteur (Pratt & Whitney Canada) et du constructeur de l'avion (ATR) ; contentieux concernant la validité de l'assignation, le demandeur se trouvant en faillite ; irrecevabilité de l'action formée par les assureurs de l'exploitant qui n'avaient pas produit aux débats la police d'assurance et administré la preuve du paiement de l'indemnité d'assurance)

L'incidence éventuelle de la faute du maître de l'ouvrage

(la faute est niée en l'espèce) : 1° Civile, 28 juin 2012, n° 11-14269 : un CESSA 172 est mis en service en 1977, il est acquis en 1997 en aviation générale par Jean-Marie qui assure lui- même l'entretien de l'avion, en 1999 celui-ci confie à la société Rectimo la révision générale du moteur que le propriétaire a ensuite remonté sur la cellule, en

2003 le moteur tombe en panne durant un vol, atterrissage d'urgence hors -piste et dégâts à l'appareil, l'expertise révèle que la panne avait pour origine une fuite d'huile du moteur provoquée par la présence d'un adaptateur de filtre à huile incompatible avec la cellule sur laquelle le moteur était monté, le propriétaire assigne Rectimo, la cour de Nancy retient une faute de Rectimo, mais admet une exonération partielle à raison de la faute commise par le propriétaire de l'avion qui devait veiller à sa navigabilité, s'assurer de la conformité du moteur dès son acquisition et attirer l'attention de Rectimo sur l'anomalie constatée . L'indemnisation est réduite à hauteur de 20% du dommage total, 11 509 euros .
La censure intervient sur ce point : il ne pouvait être reproché à Jean-Marie dans ses rapports avec Rectimo, agréée à la fois pour assurer l'entretien de ce type de moteur et des cellules Cessna 172, et à laquelle il avait confié l'inspection et la révision du moteur, de ne pas avoir attiré son attention sur l'anomalie, c'est à Rectimo qu'il incombait de la déceler et d'informer Jean- Marie de la nécessité de remplacer le support de filtre à huile dans le cas où le moteur serait remonté sur sa cellule d'origine, cassation au visa de article 1147 du code civil

(Il est possible que l'atelier de réparation assume des obligations contractuelles annexes, comme ré expédier l'élément une fois réparé chez son client ou auprès du propriétaire, voir à titre d'exemple, Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342 : la société Air Méditerranée (Nîmes) avait pris un moteur d'avion en location, elle l'avait confié à la société TAT Industries Osiris (Dinard) pour qu'elle procède avant restitution au loueur aux vérifications d'usage, le moteur a été ensuite confié à un transporteur pour qu'il soit acheminé à Londres, l'arrimage sur le plateau du camion a été mal réalisé, le destinataire a refusé de réceptionner l'envoi car l'arrimage défectueux avait empêché le bon fonctionnement des dispositifs d'amortisseurs de vibration, le locataire a alors décidé de poursuivre la location du moteur, mais sous surveillance engendrant des frais. Le locataire la société Air Méditerranée (et son assureur le GIE La Réunion aérienne) ont assigné la TAT (et son assureur Axa) en paiement, ces derniers ayant refusé de prendre en charge le sinistre. L'atelier de réparation et son assureur ont été condamnés par la cour de Paris à payer une somme de plus de 112 000 euros.
La Cour de cassation rejette sur ce point la thèse des auteurs du pourvoi : la société TAT était chargée d'assurer l'arrimage des marchandises, elle était chargée du conditionnement du moteur pour son transport, sa manutention et son chargement.
La cassation intervient pour une raison propre au droit des assurances ; l'assureur avait indemnisé son client, la victime du sinistre ; l'assureur se présentait au procès comme un créancier subrogé dans les droits de l'assuré à hauteur du paiement effectué. Les parties adverses contestaient la recevabilité de l'action subrogatoire du GIE.
Un défaut de base légale est relevé. La cour d'appel aurait dû préciser si le paiement fait par l'assureur avait été fait en exécution de la police ou non ; si la réponse était négative, la subrogation légale était exclue.)

B. Constitution de partie civile devant la juridiction répressive

[Dans l'affaire de para moteur dont a traité la chambre criminelle dans son arrêt du 1° septembre 2010, précité, la cour d'appel avait renvoyé le dossier aux premiers juges pour qu'ils statuent sur les intérêts civils. La cassation intervient sur ce point. La cour avait été saisie de l'appel des dispositions civiles, il lui appartenait de se prononcer elle-même sur les demandes des parties civiles, l'affaire était dévolue à la cour d'appel compte tenu de l'appel formulé par les prévenus condamnés en première instance qui avaient fait appel des dispositions pénales et civiles du jugement.]

Titre III.LES EXPLOITANTS

Nombre d'exploitants d'appareils aériens et spatiaux sont des entreprises qui recherchent un profit et un bénéfice.
Il faut cependant faire un sort particulier à l'aviation légère et sportive où domine la recherche de l'exploit et du plaisir de naviguer et de voler dans l'air.

SOUS- TITRE I. L'EXPLOITATION A CARACTERE ECONOMIQUE

Il faut distinguer le monde de l'air et celui de l'espace.
Les entrepreneurs aériens contre rémunération ou à titre onéreux déplacent à travers les airs des personnes, des marchandises ou du courrier. Ils font des activités de transport. Les entreprises qui font du travail aérien contre rémunération ou non relèvent d'un autre régime juridique .On en traitera plus tard, infra.
Dans l'espace interviennent les opérateurs du lancement d'objets spatiaux dans l'espace extra atmosphérique ainsi que les exploitants de satellites comme les entreprises exploitant des satellites de télé-communications.

Chapitre I. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN : LES TRANSPORTEURS AERIENS COMMERCIAUX

Les transporteurs effectuent du transport régulier, suite de vols, périodicité de la desserte des lignes, publicité des horaires, les compagnies peuvent faire du transport occasionnel, du transport non régulier ouvert à des déplacements touristiques ou autres. Il y a des gros transporteurs et des petits… les gros disposent de filiales.
[les textes connaissent pour le soumettre à un statut indulgent pour la réglementation de la durée du travail le service de taxi aérien, qui correspond à une exploitation à des fins de transport aérien commercial non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposition d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers MOPSC inférieure ou égale à 19, voir règlement n° 83/2014 du 29 janvier 2014, modifiant le règlement n° 965/2012]

Il existe différentes instances de défense des intérêts des transporteurs.

L'IATA international air transport association regroupe 230 compagnies, elle défend les intérêts des transporteurs aériens à l'échelon mondial. Elle a travaillé à l'utilisation du billet électronique qui remplace le billet papier. Elle propose les règles applicables aux entreprises de handling (manutention) dans leurs relations avec les transporteurs.

Il existe l'association des compagnies européennes de navigation aérienne.

Les compagnies européennes

On peut consulter le rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective, publié en juillet 2013 sous l'intitulé « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans ». Rapport de la mission présidée par Claude Abraham.

La plupart des États avaient adopté une conception étatiste et dirigiste du transport aérien, ils s'étaient dotés au XX° siècle d'une compagnie nationale, contrôlée par des capitaux publics. Les États-Unis faisaient exception à la règle.
L'époque contemporaine a connu un processus de privatisation et de concentration.

La France et le reste de l'Europe

La compagnie Air France, fondée en 1933, est en France le transporteur historique.
Cette compagnie a perdu son indépendance depuis qu'elle est devenue une filiale de la société Air France KLM.

Cette compagnie Air France, de siège français, détient à son tour plusieurs filiales qui se livrent au transport aérien commercial :

. HOP !représente une compagnie qui dessert des lignes régionales, Hop ! – Airliner, Hop !- Brit Air
[City Jet a son siège à Dublin et son hub à Londres, elle dessert des lignes entre 17 villes européennes, Air France

annonce en mars 2014 l'avoir cédée à l'allemand INTRO Aviation]

. Transavia France possède son siège à Paray- Vieille Poste, cette compagnie effectue depuis Orly des vols réguliers et non réguliers en direction des pays méditerranéens. Elle est détenue par Transavia, filiale lowcoast d'Air France. Elle ne peut se développer et augmenter sa flotte qu'à la condition de ne pas heurter les revendications des syndicats des pilotes d'Air France.

La société néerlandaise KLM, Koninklike Luchtvaart Maatschappij est aux Pays Bas le transporteur historique. Transavia est une filiale de KLM.

Ces deux sociétés française et néerlandaise, qui subsistent, sont contrôlées depuis 2004 par la société holding Air France KLM, société anonyme qui a son siège à Paris et qui est cotée en bourse, l'État français détenant 15,90 % du capital social. Le personnel salarié détient autour de 7 % du capital. Un important fonds de pension américain ayant son siège à Los Angeles, Capital group companies, détient autour de 5 % du capital.
Les compagnies dépendant du groupe de sociétés Air France KLM effectuaient 7,3 % du trafic international mondial en 2012.

La Deutsche Lufthansa et ses nombreuses compagnies filiales, Austrian A., Brussels A, Swiss… forment le groupe de transport aérien commercial le plus important en Europe.

British Airways et Iberia sont des compagnies respectivement anglaise et espagnole qui sont des filiales de la société holding IAG, International Airlines Group SA, société cotée en bourse, qui a son siège à Heathrow près de Londres et dont le Qatar détient 9 % du capital. Les principaux actionnaires sont des investisseurs institutionnels. Il est question que l'irlandaise Air LINGUS entre dans l'orbite d'IAG.

Alitalia est la compagnie italienne, elle est en difficulté depuis plusieurs années. Début 2014 la presse évoquait la possibilité d'une entrée dans le capital social de la part d'Etihad, compagnie des Émirats arabes unis. Air France y détenait, début 2014, 7 % du capital. Cette entrée s'est réalisée. La société d'Abou Dhabi, Etihad, contrôle désormais, au 1° janvier 2015, 49 % du capital de la nouvelle Alitalia-SAI, les 51 % étant contrôlés par Alitalia-CAI, l'ancienne compagnie. Les capitaux majoritaires sont ainsi européens, les principes posés par la réglementation européenne sont saufs.

La SCANDINAVIAN Air System (SAS) est un groupe dont la Scandinavian Airlines est l'ensemble le plus connu, elle possède son quartier général à Stockholm et son hub à Copenhagen, elle a en 2011 transporté 22,9 millions de passagers, le capital est à 50 % entre les mains des États, Suède, Danemark, Norvège. Le principal investisseur privé est la fondation Wallenberg. Cette société scandinave a des difficultés financières depuis plusieurs années.

Les compagnies nord- américaines

Les États-Unis se sont toujours caractérisés par la présence d'une pluralité de compagnies aériennes, les unes ne faisant vu l'immensité du pays que du transport domestique, d'autres se livrant au transport international. Nombre de compagnies se sont trouvées en difficultés financières, nombre d'entre elles ont disparu, d'autres n'ont survécu qu'au prix de sévères restructurations.

Delta Airlines, l'une des premières compagnies du monde, siège à Atlanta
(Cette compagnie qui détient 49 % du capital de Virgin Atlantic, de Manchester)

United Airlines
Cette compagnie a fusionné avec Continental Airlines qui a ainsi disparu

American Airlines fusionne avec US Airways, la base est à Dallas.
Le gouvernement américain avait porté en 2013 l'affaire en justice, la concentration peut se réaliser d'après la presse du moment que les deux compagnies ont accepté de faire des concessions et d'abandonner des créneaux horaires sur l'aéroport Reagan de Washington.

Air Canada

Le Proche Orient

Les compagnies comme TURKISCH Airlines, El Al, la compagnie libanaise, et celles du golfe persique, EMIRATES Airlines (hub à Dubaï), ETIHAD (hub à Abou Dhabi), Qatar Airways

Les compagnies asiatiques

Pakistan,
Inde

L'Extrême Orient

Thaï Airlines, avec Bangkok comme hub

Chine

Cathay Pacific, qui a son siège à Hong Kong
Air China, qui a son siège à Pékin
China Eastern qui a son siège à Shanghai

Japon (JAPAN Airlines),
Malaisie,
Singapour (Singapore Airlines),
Corée (Korean Air)

Les compagnies d'Australie et d'Océanie : Qantas, New Zealand Airlines

Les compagnies sud-américaines
Lan Chili et TAM Brésil, Aerolineas Argentinas

Les compagnies d'Afrique
Air Maroc, Air Algérie, Kenya A

Les grandes compagnies sont entrées dans des Alliances internationales, les transporteurs aériens commerciaux n'agissent plus isolément, ils nouent entre eux des formes diverses de collaboration et arrivent à fonctionner en réseau.

Les compagnies à bas coût, low cost, sont parfois accusées de cannibaliser les compagnies traditionnelles. Elles pratiquent des prix bradés, toute prestation autre que le transport est payante, repas, boissons, journaux, bagages pondéreux. Les pilotes n'ont pas des salaires aussi élevés que ceux des compagnies classiques. Volonté de soumettre le personnel à des législations moins protectrices. Ces compagnies sont cependant tenues d'observer les mêmes règles de sécurité que les compagnies classiques. C'est le confort qui est plus réduit. Une partie de la clientèle, soucieuse de ses deniers, apprécie.
Ryan air, Irlande
easyJet, Londres

Certaines compagnies classiques contrôlent ou ont créé au sein de leur groupe des compagnies à bas coût.
Germanwings est une filiale de la Lufthansa, basée à Cologne, spécialisée en transport court et moyen- courrier.
Eurowings devrait effectuer des vols long courrier sans escale, à partir d'octobre 2015, au départ de Cologne - Bonn.
Un seul bagage est admis si le passager prend le service basic, il n'aura pas droit à un repas. Une partie des pilotes serait turc.
Vueling est basée à Barcelone et appartient au même groupe qu'Iberia, IAG

Transavia
Ces compagnies détiendraient 44 % du marché.

Myriam Decker, Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts, Le Harmattan

La rentabilité de l'activité de transporteur aérien. Coûts énormes : l'achat ou la location des appareils, les frais de fonctionnement, le coût de la maintenance des aéronefs, le coût du kérosène, les salaires élevés du personnel, les taxes diverses éventuellement reportées sur la clientèle.
18 milliards de bénéfices nets en 2010 réalisés par les compagnies membres de l'IATA.
Les compagnies aériennes européennes ont fait, en 2011, 0,5 milliard de dollars de bénéfices. On attendait en 2012 des pertes de 1,1 milliard de dollars.
Les transporteurs aériens devraient en 2015 transporter 3,5 milliards de passagers. Une vive concurrence existe entre eux. Du fait de la baisse du prix du pétrole, les compagnies devraient en 2015 faire plus de 29 milliards de dollars de bénéfices. Les compagnies américaines feraient le plus de bénéfices. Les compagnies européennes soumises à des taxes élevées auraient un bilan moins brillant. Les compagnies des principautés et émirats du golfe persique sont en plein essor.

Sous - Chapitre I. Les conditions requises pour effectuer des transports aériens à titre onéreux

Si la France connaît dans l'ordre interne le principe de la liberté d'entreprise et celui de la liberté du commerce et de l'industrie, le transport aérien était classiquement soumis à un régime d'économie dirigée. L'activité de transporteur commercial est étroitement réglementée : le transporteur doit pour exercer licitement détenir un certain nombre d'attestations ou de documents pour se livrer à l'activité de transporteur.
Il existe toute une réglementation européenne pour l'exploitation d'avions et d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial : il s'agit d'exploiter un aéronef pour transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux. On entend par exploitation commerciale l'exploitation d'un aéronef contre rémunération ou à tout autre titre onéreux. L'exploitation est à la disposition du public, ou bien elle est exercée en vertu d'un contrat entre un exploitant et un client, celui-ci n'exerçant aucun contrôle sur l'exploitant.
Il convient en particulier que le transporteur atteste de sa capacité technique et financière.
Les textes européens parlent des conditions de délivrance des certificats d'exploitants d'aéronefs pratiquant le transport aérien commercial.
Les transports internationaux reposaient sur une logique d'absence de liberté de la concurrence. Le nombre des transporteurs qui exploitaient les lignes internationales était depuis la fin de la deuxième guerre mondiale volontairement restreint. Hyper réglementation à laquelle fait place depuis une trentaine d'années une certaine déréglementation dans les relations aériennes entre les États adeptes du capitalisme libéral (tempéré).

§ I. LE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)

On parle en anglo-américain d'Air Operator Certificate ou d'Air Officer's Certification, AOC

Il s'agit pour l'État qui délivre le CTA d'assurer la certification des exploitants de transport aérien commercial
Avec le CTA, il s'agit principalement pour l'autorité publique de s'assurer et d'attester la *sécurité* de l'exploitation.
L'autorité publique ne délivre le certificat de transporteur aérien que si elle a la certitude que l'exploitant est en conformité avec les éléments figurant au point ORO.AOC.100

Les exploitants des États tiers détiennent le CTA délivré par leur autorité nationale, pour atterrir en Europe il leur faut une autorisation destinée à vérifier qu'ils respectent les conditions de sécurité de vol.

Sous Paragraphe I. Les exploitants européens

A. La norme

I. Le CTA est rendu obligatoire dans le transport commercial aussi bien par le droit européen que par le droit interne.

L'activité de transporteur aérien public (à titre onéreux) est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité administrative, décide l'art. L. 6412-2 al. 1° du code des transports.
Art. R. 330-1 avant dernier alinéa CAC.

La détention du CTA est imposée sous sanction pénale d'après l'article L. 6232-26 du code des transports

Le droit européen
Il existe un certain nombre de normes européennes qui sont relatives au CTA que doivent détenir les exploitants d'avions et hélicoptères : il faut appliquer, avec ses annexes, le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement n° 216/2008. Ce règlement établit des règles détaillées pour l'exploitation d'avions et d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial.
Réglementation reprise par l'arrêté du 20 février 2013, texte abrogé, remplacé par un arrêté du 9 février 2015
Le règlement n°379/2014 du 7 avril 2014 modifie le règlement n° 965/2012.
Il instaure des règles pour les exploitations spécialisées d'avions, hélicoptères, ballons et planeurs.
Il prévoit cependant que les opérations de transport aérien commercial effectuées au moyen d'hélicoptères, de ballons et de planeurs doivent être conformes aux dispositions nationales. Article 8 § 3.

Le règlement n° 1321/2014 dans son annexe I (partie M) reprend le principe. Dans le transport aérien commercial, l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite et doit être agréé, conformément au certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité compétente, conformément à la section A, sous partie G, de la présente annexe (partie M) pour l'aéronef qu'il exploite …

Avant de commencer l'exploitation d'aéronefs à des fins commerciales, l'impétrant dépose une demande pour obtenir le CTA. Il fournit de nombreuses informations dans sa demande : la description de l'exploitation qu'il se propose, le nombre d'aéronefs qu'il va exploiter, il indique si ces aéronefs disposent du certificat de navigabilité, il décrit son système de gestion, il délivre une copie de son manuel d'exploitation. ORO.AOC.100
L'exploitant doit respecter certaines exigences en matière de personnel, il doit avoir des membres de son personnel qui supervisent les opérations de vol, la formation des équipages, les opérations au sol, le maintien de la navigabilité. Le personnel doit être en nombre suffisant, il doit être correctement formé, il doit être conscient de ses responsabilités. L'exploitant doit être en mesure d'adresser des instructions opérationnelles.

L'autorité publique examine la demande, elle délivre le CTA si la demande correspond aux exigences légales.

Le droit européen réglemente le transport en *avion* : il exige que le transporteur détienne le CTA , s'il se livre à l'exploitation d'avion à des fins de transport aérien commercial, règlement n° 3922/91 modifié par le règlement n° 859/2008 du 20 août 2008, annexe III, OPS 1. Le certificat spécifie les types d'avion autorisés pour l'exploitation.

Le droit européen ne concernait pas jadis le transport par hélicoptère, les transporteurs effectuant du transport aérien public par *hélicoptère* se trouvaient régis quant à la délivrance du CTA par l'arrêté du 23 septembre 1999, modifié par arrêté du 23 avril 2004. Le droit européen pose désormais l'exigence du CTA au moins pour les appareils à motorisation complexe depuis le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012

Les exploitants effectuant des opérations de CAT au départ ou à destination du même aérodrome ou site d'exploitation avec des avions de classe de performance B ou des hélicoptères à motorisation non complexe doivent respecter les dispositions applicables des annexes III et IV, art. 5 § 1 bis du règlement n° 965/2012

Certaines opérations de transport commercial présentent certains dangers, aussi l'art. 5 § 2 du règlement n° 965/2012

du 5 octobre 2012 effectue un renvoi à l'annexe V qui exige dans certains cas un *agrément spécifique* de l'exploitant :
Avions ou hélicoptères :
Navigation fondée sur les performances
Les opérations qui respectent les spécifications de performances minimales de navigation
Les opérations dans un espace aérien avec un minimum de séparation verticale réduit
Les opérations de faible visibilité
Avions et hélicoptères utilisés pour le transport de marchandises dangereuses
Avions bimoteurs utilisés pour des opérations long-courrier
Hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial avec l'assistance de systèmes d'imagerie nocturne
Hélicoptères dans le cas d'opérations d'hélitreuillage
Hélicoptères des services médicaux d'urgence

Le droit interne

Les transporteurs qui échappent aux normes européennes relèvent des exigences du droit interne quant à la détention du CTA. C'est le cas des transporteurs qui exploitent des hélicoptères qui sont des appareils à motorisation non complexe ainsi que les transporteurs utilisant comme engins de transport les ballons et les dirigeables.
Il faut à ce sujet se reporter à l'arrêté du 9 février 2015.
Le CTA devient en principe obligatoire après 2016 pour le transport aérien commercial réalisé au moyen de ballons ou de planeurs, ainsi que pour le transport aérien commercial réalisé par les avions de classe de performances B ou d'hélicoptères à motorisation non complexes au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation.

Les transporteurs effectuant certains vols locaux à nombre réduit de passagers bénéficient d'un régime simplifié, A. 12 septembre 2000. Capacité d'emport non supérieure à 5 personnes pour les avions, 3 personnes pour les hélicoptères. On entend par vols locaux, un vol de moins de 30 minutes, l'appareil ne s'éloigne pas de plus de 40 km du point de départ, absence de transport entre deux aérodromes (ou hélisurfaces) : identité du point de départ et du point retour.

II. Dispense du CTA pour certaines opérations : art. L. 6412-2 al. 2

C'est le cas lorsque le droit européen et que le droit interne n'imposent rien, ou apportent une dérogation.

Le droit européen ne légifère pas pour la totalité des types d'exploitation : lorsque le droit européen ne prescrit rien, le droit interne prend le relais, celui-ci peut imposer ou dispenser de la détention du CTA.

Le droit européen

Le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012 qui légifère en matière de CTA délimite son propre domaine d'application, il concerne les exploitants exploitant un ou des aéronefs à des fins de transport aérien commercial (contre rémunération ou à titre onéreux), il contient une annexe III qui prévoit une réglementation propre au CTA.

Or l'article 6 § 1 du règlement prévoit des dérogations. Les annexes III et IV ne sont pas applicables aux opérations à finalité de transport commercial au départ et à destination du même aérodrome effectuées par des avions de classe de performance B (avions à turbopropulseurs disposant de 9 sièges de passagers maximum et d'une masse au décollage de 5700 kg maximum) ou par des hélicoptères à motorisation non complexe.
Ces avions demeurent soumis à l'annexe III du règlement n° 3922/91 et aux dérogations nationales.
Les hélicoptères en cause sont soumis aux exigences nationales

L'art. 6 § 2 du règlement n°965/2012 fait un sort particulier pour des petits appareils qui échappent en principe à certaines prescriptions du règlement n°216/2008 (annexe II) : il s'agit de certains appareils à caractère historique, certains aéronefs construits par des amateurs, des appareils n'ayant pas plus de 2 places et ayant une faible masse maximale au décollage et une faible vitesse en vol. Le CTA n'est pas requis, mais s'il y a transport commercial ces

appareils ne peuvent être exploités que conformément à une décision de la commission du 14 octobre 2009

L'article 6 prévoit des règles spéciales pour certains modèles d'aéronef, pour l'exploitation en mer d'hélicoptères, § 4, pour les avions monomoteurs exploités de nuit ou de vol aux instruments, § 5, pour les hélicoptères à destination d'un site d'intérêt public, § 6.

Le règlement européen n° 965/2012 ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons captifs et dirigeables, ni aux vols avec ballons captifs, art. I° § 6 nouveau.

En droit interne

. Les exploitants d'aéronefs non entraînés par un organe moteur (i.e. les aérostats) sont dispensés du CTA si la capacité d'emport, équipage compris, ne dépasse pas 4 personnes ou 400 kg de charge. Au-delà le CTA est requis.

. Le transporteur qui fait du transport commercial au moyen de ballons, planeurs, avions de classe de performances B et hélicoptères à motorisation non complexe échappe sous certaines conditions (voir l'arrêté du 9 février 2015) à la réglementation, du moment qu'il s'agit de vols à frais partagés effectués entre particuliers (le coût direct est réparti entre le pilote et les occupants) (les personnes supportant le coût direct ne dépassent pas le chiffre de 6),
Ou s'il s'agit de vols de découverte effectués par un organisme de formation ou par un organisme qui promeut l'aviation sportive et de loisir (3 conditions, la 1° l'organisme est propriétaire de l'aéronef ou il le prend en location coque nue, la seconde l'absence de distribution de bénéfices à l'extérieur de l'organisme, la 3° le caractère marginal de l'activité si les vols concernent des personnes qui ne sont pas membres de l'organisme)(ces vols sont alors soumis aux dispositions concernant les opérations à des fins non commerciales)

B. Les conditions légales à réunir pour l'obtention du CTA : la *sécurité* de l'exploitation

Le postulant doit convaincre l'autorité de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.
Il décrit le type d'exploitation, les types d'avion, la région d'exploitation, les marques d'immatriculation des avions.

Les privilèges de l'exploitant sont indiqués dans les spécifications techniques du certificat. Il faut se référer à l'annexe V.
L'exploitant doit requérir des agréments particuliers :
Pour l'exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances PBN (navigation dans un espace aérien particulier, ou sur une route)
Pour l'exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation MNPS
Pour les opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit
Pour les opérations par faible visibilité
Pour l'exploitation long courrier d'avions bimoteurs
Pour le transport de marchandises dangereuses
Pour l'exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne
Pour les opérations d'hélitreuillage
Pour les opérations de service médical d'urgence par hélicoptère

Il existe des conditions spécifiques d'utilisation imposées aux exploitants de ballons libres, lorsqu'ils sont tenus de détenir un CTA et qu'ils font du transport aérien public, arrêté et instruction du 4 janvier 2011

C. La délivrance du CTA

La délivrance du CTA est assurée par l'autorité de l'établissement principal de l'exploitant. C'est le système du home country control.
La compétence est celle de l'administration centrale en ce qui concerne les entreprises exploitant une flotte d'appareils dont la somme des masses maximales certifiées au décollage excède 5000 tonnes.
Le directeur régional de l'aviation est compétent dans les autres hypothèses.
La durée de validité. La zone géographique autorisée. Surveillance.

Suspension ou retrait du CTA en cas de manquements, article R. 330-12.

L'exploitant établit un manuel d'exploitation qui s'impose au personnel de l'exploitant.
L'exploitant tient un carnet de route sur lequel on mentionne les détails relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, ORO.MI.R.110

Le rapport du BEA sur l'accident du Rio - Paris de juillet 2012, page 134, nous informe qu'il existe 106 compagnies françaises détentrices d'un CTA, elles ont réalisé en 2009 près de 700 000 vols, Air France réalise plus de la moitié de ces vols.

Sous paragraphe II. Les exploitants non européens voulant faire du transport aérien en Europe

En ce qui concerne les compagnies qui n'ont pas leur siège dans l'un des États membres de l'Union européenne, elles détiennent normalement le CTA délivré par leur administration nationale en conformité avec la législation locale et la réglementation internationale.
Si ces compagnies non européennes entendent faire du transport commercial avec l'Europe, celle-ci a édicté pour des raisons de sécurité une réglementation à leur intention figurant dans le règlement n° 452/2014 du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers.
Cette réglementation concerne les opérations de transport aérien commercial à destination d'un territoire soumis au traité européen, à l'intérieur de l'espace européen ou au départ du territoire européen.
Les exploitants qui se contentent de survoler l'espace aérien européen ne sont pas soumis à cette réglementation.
Ces exploitants de pays tiers doivent être titulaires d'une autorisation délivrée par l'agence européenne de la sécurité aérienne.
La demande d'autorisation est présentée au moins 30 jours avant le début de l'exploitation.
Il y a des règles moins strictes pour les vols non réguliers s'il y a un besoin opérationnel imprévu, l'exploitant adresse une notification à l'agence et demande l'autorisation dans les 10 jours.
C'est la préoccupation de sécurité qui importe.
Les agents de l'Agence et ceux des États membres peuvent monter à bord des aéronefs de ces exploitants ayant atterri en Europe pour contrôler les documents se trouvant à bord et effectuer une inspection.
Les exploitants doivent respecter les normes contenues dans les annexes à la convention de Chicago. Si l'état d'immatriculation a introduit des différences avec les normes de l'OACI, l'Agence peut admettre ce qu'on appelle des mesures d'atténuation, l'essentiel est qu'un niveau équivalent de sécurité soit obtenu.
Ces exploitants exploitent des aéronefs assortis du certificat de navigabilité (CofA) délivré en principe par l'État d'immatriculation.
Le demandeur doit établir que son État l'autorise à effectuer des opérations à destination de l'union européenne
La demande d'autorisation peut être rejetée, si l'évaluation est négative quant à la performance de l'exploitant demandeur en matière de sécurité
L'agence évalue périodiquement le maintien de la conformité des exploitants qu'elle a autorisés
Il y a des constats de non-conformité par gravité décroissante. Une action corrective est éventuellement ouverte.
L'autorisation peut être limitée, suspendue ou retirée.

§ II. LA LICENCE D'EXPLOITATION

La détention de la licence d'exploitation est principalement destinée à attester la capacité financière de l'exploitant relié à l'Europe.
Le droit européen exige en principe de l'exploitant la détention de la licence d'exploitation.
Certains transports échappent au droit européen, mais relèvent alors du droit national.

A. La norme : la licence d'exploitation est en principe exigée

I. La licence d'exploitation est obligatoire pour toute entreprise, avec ou sans but lucratif, désireuse d'effectuer des transports aériens à titre onéreux, règlement CE n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, art. 3 § 1, art. L. 330-1 al. 2 C.A.C, article L. 6412-2 du code des transports

Sous sanction pénale, R. 330-13 et -15 CAC
Sanction administrative à l'encontre de celui qui effectue un transport aérien public sans être titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien en cours de validité lorsque celle-ci est requise, R. 330-20 et -22 CAC
Mise sous séquestre des avions, art. L. 6432-1 du code des transports.

II. Les tempéraments

La licence d'exploitation n'est pas requise pour certains transports marginaux de faible importance. Il faut combiner droit européen et droit interne. Ces exceptions concernent certains vols effectués par des aéronefs sans organe moteur et certains vols locaux.

Quel est le sort des services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur, par des ULM, ou pour les entreprises effectuant des vols locaux ?
Ils n'entrent pas dans le domaine d'application du règlement européen n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, art. 3 § 3, ils ne relèvent donc pas de ce document normatif.
L'article 3 § 3 réserve cependant toute autre disposition applicable du droit (de l'Union), du droit national ou du droit international.

Nous ne connaissons pas d'autres dispositions européennes légiférant en matière de licence d'exploitation.
La balle est alors dans le droit interne pour exiger ou dispenser l'exploitant commercial de la détention de la licence d'exploitation.

Le droit interne français pose des exigences et accorde des dispenses.
Art. L. 6412-2 al. 2 modifié par l'ordonnance du 24 février 2011 : l'exploitation des services aériens mentionnés par le 3 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 n'est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation [et d'un certificat de transporteur aérien] que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par décret en Conseil d'État.

Le droit français exige la licence d'exploitation pour les aéronefs non entraînés par un organe moteur si la capacité d'emport est supérieure à 4 personnes ou à 400 kg de charge. À contrario, en deçà elle n'est pas requise.
Art. R.330-1, III, CAC.

Le droit français exige également la licence pour les vols locaux (retour au point de départ, absence d'escale) effectués au moyen d'avions à turboréacteurs, ou pour les vols de plus de 30 minutes ; en s'éloignant de plus de 40 km, si la capacité d'emport excède 5 personnes, 3 pour les giravions. Remarque identique : la licence n'est pas requise si le seuil n'est pas atteint. Art. R. 330-1.

Cf. affaire C-382/08 Neukirchinger : il s'agissait d'un allemand de Passau qui exploitait, muni d'une licence allemande d'exploitation, une entreprise de vols en ballon à air chaud en Allemagne, mais qui avait été sanctionné par les autorités autrichiennes pour avoir réalisé un vol en Autriche et conféré un baptême de l'air le 19 juin 2007 ; le droit autrichien exige que le transporteur détienne des licences de droit autrichien et qu'il réside en Autriche.
L'avocat général Paolo Mengozzi dans ses conclusions du 7 septembre 2010 estime que le droit de l'Union s'oppose à ce que le droit autrichien exige que le transporteur établi en Bavière ait une résidence en Autriche pour y organiser des vols commerciaux en ballon ; le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que l'état autrichien exige que l'allemand titulaire de licence dans son pays doive obtenir de nouvelles licences en Autriche, à la condition que l'Autriche prenne en considération les garanties que l'exploitant a déjà fournies en Allemagne ; la sanction administrative de 3630 euros d'amende doit être inappliquée du moment que le droit autrichien subordonne la délivrance des licences à une résidence en Autriche. L'arrêt de la Cour de justice du 25 janvier 2011, Revue de droit des transports nov. 2011, comm. 68 Loïc Grard, prononce : l'art.12 du traité C.E. interdit toute discrimination en raison de la nationalité, le transport par des ballons à air chaud n'entre pas dans le domaine d'application du règlement n° 2407/92, mise à l'écart de la législation autrichienne.

B. Les conditions requises pour obtenir la délivrance de la licence d'exploitation

. L'entreprise doit détenir le *certificat de transporteur aérien (CTA)*

. L'entreprise est spécialisée dans l'exploitation de services aériens : c'est son activité principale.
La compagnie peut cependant se livrer à la réparation et à l'entretien d'aéronefs ou à une autre exploitation commerciale d'aéronefs.

. Il doit s'agir d'une entreprise à *capitaux majoritairement européens :* les États européens ou des particuliers ou investisseurs européen doivent détenir dans la compagnie de transport une participation de plus de 50 % dans le capital social

(Sous réserve d'un accord international, comme l'accord aérien semi libéral conclu entre l'UE et les États-Unis)

C'est ainsi que la Commission européenne entend faire respecter le dispositif européen dans l'hypothèse d'une prise de participation majoritaire de capitaux en provenance de la compagnie des émirats Etihad dans le capital d'Alitalia. L'investisseur des émirats ne détient au final qu'une participation qui est seulement de 49 %. Les principes sont saufs, même si de fait l'actionnaire qui détient 49 % du capital est le plus souvent, face à des investisseurs moindres et dispersés, peut-être européens, le maître de l'affaire.

[Le code des transports contient des dispositions d'esprit nationaliste destinées à faire respecter le principe suivant lequel la majorité du capital des sociétés françaises de transport aérien cotées en bourse et titulaires d'une licence d'exploitation doit être détenue par des français ou tout le moins par des européens, art. L. 6411-2.
Les statuts d'Air France KLM contiennent des dispositions pour interdire la présence au sein du capital de la société de plus de 45 % d'actionnaires non européens. En clair le capital doit être détenu par au moins 55 % d'actionnaires français ou plus largement européens, UE et EEE. Les actionnaires étrangers en surnombre s'exposent à une mesure de cession forcée de leurs titres]

. La détention d'engins de transport : l'exploitant doit détenir un aéronef ou plusieurs aéronefs en *propriété* ou en *location coque nue.*

L'immatriculation des engins de transport.
Les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public qu'au moyen d'aéronefs inscrits au registre d'immatriculation français, décide l'article R. 330-4 CAC.
Un arrêté ministériel peut déroger à la règle.
La règle française d'esprit nationaliste doit s'incliner devant la réglementation européenne.

. La condition d'*honorabilité*

. Des *capacités financières* strictes

(Les petits transporteurs bénéficient d'un régime simplifié)

D. La délivrance de la licence

La licence d'exploitation reste valable aussi longtemps que le transporteur aérien européen satisfait aux exigences du règlement européen. Voir art. 8 § 1.
L'autorité qui a délivré les licences surveille avec soin le respect des exigences légales. Elle vérifie en particulier le respect de ces exigences deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, art. 8 § 2, lettre a.
La licence d'exploitation est délivrée par le préfet de région en ce qui concerne les petits transporteurs, art. R. 330-19 CAC.
La surveillance du maintien des capacités financières des entreprises de transport.
La suspension et le retrait des licences si les conditions d'octroi ne sont plus remplies, article R. 330-12 dernier

alinéa.
La situation des entreprises en difficulté.
La licence temporaire. Le contrôle opéré par la Commission.

La Commission publie chaque année en application de l'article 10 du règlement n°1008/2008 des informations transmises par les États membres concernant les licences d'exploitation délivrées, les licences délivrées à titre temporaire, les licences d'exploitation remises en vigueur, les licences d'exploitation suspendues, les restitutions volontaires qui sont une renonciation, les licences retirées, le changement de nom du titulaire de la licence d'exploitation, les changements d'adresse du titulaire de la licence, les changements de catégorie : la catégorie A vise les licences auxquelles ne s'applique pas la dérogation définie à l'article 5 § 3 du règlement n° 1008/2008 et la catégorie B est relative aux licences auxquelles s'applique la dérogation.
Voir JOUE du 9 mai 2015 la publication opérée par la Commission européenne, pages C 154/7 et suivantes.

§ III.
L'AUTORISATION D'EXPLOITER DES SERVICES DE TRANSPORT AERIEN
LES DROITS DE TRAFIC

L'ancienne césure entre transports internes (transports domestiques entre aéroports français) et transports internationaux (transports entre la France et un État tiers) est remplacée par la distinction entre les transports effectués à l'intérieur de l'Union européenne / et les transports opérés entre les aéroports des pays membres de l'UE et les pays extérieurs à l'UE.
À l'intérieur de l'espace européen, le principe de liberté, moyennant quelques exceptions, domine. Le transporteur européen qui est titulaire d'un CTA et d'une licence d'exploitation est de plein droit habilité à effectuer des transports commerciaux entre aéroports européens.
En revanche, dans les relations entre aéroports européens et aéroports étrangers, en dépit d'une certaine libéralisation des échanges aériens, on est dans le domaine de l'économie dirigée. L'initiative économique est tributaire des accords aériens bilatéraux conclus entre les États.

Sous-Paragraphe I. La libéralisation des transports intra-européens

Historique : les transports internes ou domestiques relevaient jadis, sous sanction pénale, du régime strict de l'autorisation administrative préalable. Réglementation très étroite de l'activité de transporteur aérien public.
Privilège de pavillon : les transports internes étaient réservés aux transporteurs français.
Les transports avec les aéroports des autres États membres de la communauté économique européenne étaient considérés primitivement comme des transports internationaux et étaient ainsi opérés sur le fondement des accords aériens bilatéraux conclus par la France avec les pays étrangers.
Influence progressive du droit issu du traité de Rome : la politique commune des transports aériens tributaire d'un accord unanime des États. Soumission des transports communautaires au droit issu du Traité depuis 1974 et interdiction des tarifs réalisateurs d'entente prohibée par l'arrêt Asjes Gray dit Nouvelles Frontières du 30 avril 1986. On a assisté à la libéralisation du marché intérieur et à la déréglementation opérée par plusieurs règlements du 23 juillet 1992.

Le droit positif est représenté par le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008

A. Le principe de liberté offert à l'ensemble des transporteurs européens

Les transporteurs aériens européens, titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par l'autorité d'un État membre, sont autorisés à exploiter des services aériens à titre onéreux à l'intérieur de l'Union. La détention de la licence leur confère les droits de trafic dans le cadre de celle-ci. Les Etats ne peuvent plus exiger une permission ou une autorisation. Le transport aérien est libéralisé à l'intérieur de l'Europe en faveur des transporteurs européens.

En France, les grandes lignes sont desservies par un ou deux transporteurs, les réseaux régionaux sont desservies par des compagnies spécialisées, il s'agit parfois de lignes réglementées exploitées en exclusivité avec ou sans compensation, fonctionnent des services locaux.
Les liaisons avec la Corse obéissent à un régime particulier, l'assemblée de Corse impose des obligations de service public sur les liaisons avec Paris, Marseille et Nice, cf. infra.

B. Les restrictions à la liberté du transport

Les transporteurs ont l'obligation de respecter les dispositions relatives à la sécurité, à la sûreté, à la protection de l'environnement et à l'attribution des créneaux horaires

I°) L'imposition d'obligations de service public, O.S.P., sur certaines liaisons aériennes

Sur quelles lignes les pouvoirs publics peuvent-ils imposer des obligations de service public ?

Le point de départ de la liaison est un aéroport situé dans l'Union européenne
Le point de destination est un aéroport relevant de l'État qui prend la décision d'imposer des obligations de service public.
Il s'agit d'une liaison à destination d'un aéroport desservant une *zone périphérique* ou de développement,
Ou d'une liaison à *faible trafic*, si la liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région.

La liaison peut être une liaison interne.
Il peut s'agir également d'une liaison avec un autre État européen. Il y a alors une consultation avec les autres États membres concernés.
La liaison est déjà exploitée ou non
On est en matière de services aériens réguliers

a) Les lignes réglementées

Les pouvoirs publics peuvent sur certaines liaisons imposer aux transporteurs des obligations de service public.
Article 16 § 1.
Ces obligations mises à la charge des transporteurs portent sur les fréquences, les horaires, les capacités, les tarifs.

Le transporteur qui compte exploiter la liaison peut dans certaines hypothèses devoir prendre l'engagement d'exploiter la liaison pendant une certaine période, art. 16 § 2.

Plusieurs transporteurs pourraient effectuer la liaison, tous sont soumis aux obligations imposées, art. 16 § 7 et 8, il y a théoriquement maintien à ce stade de la libre concurrence.

Amende administrative encourue par celui qui ne respecte pas les obligations de service public imposées, art. R. 330-20 point 2.

La mesure donne lieu à publicité au JO, art. 16 § 4.

b) La sélection d'un seul transporteur

C'est l'hypothèse où aucun transporteur n'a commencé de services durables sur la liaison sur laquelle des obligations dites de service public ont été imposées.
Article 16 § 9.

La puissance publique peut alors lancer un appel d'offre destiné à susciter des candidatures, art. 17 § 1.
(Une liaison entre Le Puy et Orly, JOUE du 16 avril 2014)

(La liaison Castres - Orly, JOUE du 21 octobre 2014)

Il y a une publicité prévue par l'article 17 § 4.

Une sélection est opérée parmi les offres présentées, la puissance publique choisit le transporteur, art. 17 § 7.

Elle peut alors accorder une *exclusivité* sur la ligne pendant quatre ans (voire 5 ans s'il s'agit de desservir l'aéroport d'une région ultra périphérique) au transporteur sélectionné,
Et le faire bénéficier d'une *compensation financière* : lui permettant de couvrir les coûts et de réaliser un bénéfice raisonnable. Art. 17 § 8. Les textes parlent de concession.

Sur la collectivité débitrice de la compensation, l'État peut ou doit apporter un complément.
Voir à propos de la liaison entre Brest et l'île d'Ouessant, CAA Nantes 4 octobre 2013, annulation de la décision de l'État de refuser d'apporter sa participation financière au département du Finistère
S'applique la décision du 20 décembre 2011 sur les aides d'état sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargée de la gestion de services d'intérêt économique général lorsque le trafic n'a pas dépassé 300 000 passagers. La compensation n'a pas alors à être notifiée à la Commission. L'éventuel contrôle de légalité se réalise devant le juge national. Voir Grard, Revue droit transports, janvier 2012 Chr. 1. Cf. infra en ce qui concerne les aides d'État en faveur des transporteurs.

La situation sera réexaminée au bout de 4 ans, 5 ans dans certains cas.

En cas d'interruption du service, l'État concerné peut en cas d'urgence désigner un autre transporteur, art. 16 § 12.

Les liaisons entre la France continentale et la Corse obéissent à un statut spécifique. Il faut tenir compte des compétences de l'assemblée de Corse, qui a imposé des obligations de services publics sur les lignes et qui a sélectionné les transporteurs. Des tarifs maximum sont imposés. L'État français accorde un soutien financier important au titre de la continuité territoriale.

2°) Le refus (ou les restrictions) des droits de trafic en cas de problèmes graves en matière d'environnement, art. 20. Durée limitée.

3°) Le refus (restrictions, conditions) de l'exercice des droits de trafic : circonstances imprévisibles et inévitables, engendrant des problèmes inopinés de courte durée, art. 21. Mesures restrictives de brève durée.

SOUS- PARAGRAPHE II. LES LIAISONS INTERNATIONALES

Les passagers européens ne voyagent pas qu'à l'intérieur de l'Union européenne, ils empruntent des vols entre l'Europe et le reste du monde : (par ordre décroissant) les États- Unis, la Turquie, la Suisse, la Norvège, l'Égypte, la Russie, les Émirats … Les compagnies françaises et plus largement européennes peuvent-elles effectuer des liaisons aériennes en toute liberté avec l'Amérique ou l'Asie ? La réponse est négative, l'industrie du transport aérien ne bénéficie pas à l'échelle mondiale du principe de la libre entreprise, les États pratiquent en ce domaine des atteintes plus moins larges aux principes du libéralisme, le dirigisme économique subsiste même s'il se fait moins strict depuis plusieurs années.

L'évolution historique

La souveraineté de chaque État sur son espace aérien est affirmée dès les premières décennies du XX° siècle par le droit aérien.

Chaque État gouverne et contrôle les relations aériennes commerciales s'effectuant dans son espace aérien, qu'il s'agisse du survol d'avions commerciaux, de leur atterrissage ou de leur décollage pour prendre en particulier de la clientèle ou pour la débarquer.
La liberté du commerce du transport aérien à titre onéreux n'existe pas dans l'ordre international.

À la fin de la II° guerre mondiale, les États-Unis se disaient favorables à la liberté du commerce du transport aérien. C'était leur intérêt, le reste du monde subissant les séquelles de la guerre.
La Grande Bretagne excluait un régime de liberté et prônait une réglementation étroite.
La Conférence de Chicago.

L'accord de transit, annexe à la convention de Chicago de 1944, par lequel les États s'accordent réciproquement les deux premières libertés de l'air : la liberté de survol et la liberté d'atterrir pour des motifs techniques (sans pouvoir embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises) (droit d'escale technique)

Très large échec de l'accord multilatéral relatif au transport aérien international régulier par lequel les États s'échangeaient mutuellement les libertés commerciales de l'air : la liberté de débarquer des passagers et des marchandises, la liberté d'embarquer, la liberté d'embarquer et de débarquer. Échec du multilatéralisme.
Cet accord faisait donc état de cinq libertés de l'air, deux techniques, trois commerciales.
(Voir Naveau, Godfroid et Frühling, n° 36 et suivants)

Mise en place au lendemain de la deuxième guerre mondiale du bilatéralisme en ce qui concerne les services réguliers
L'accord des Bermudes conclu en 1946 entre les États-Unis et le Royaume Uni a longtemps servi de modèle.
L'accord aérien détermine les routes commerciales, les points d'origine, les points intermédiaires, les points de destination, les points au-delà. Les gouvernements procèdent à la bi désignation des compagnies bénéficiaires des droits de trafic. Ces accords segmentent le marché aérien en limitant l'offre.
La France avait ainsi conclu avec un grand nombre d'États une multiplicité d'accords bilatéraux : la France autorisait le transporteur désigné par le gouvernement étranger à faire des transports réguliers entre ce pays et la France, l'État étranger contractant autorisait le transporteur désigné par la France (la compagnie nationale Air France communément) à faire des transports réguliers entre la France et le pays étranger. Clause de nationalité.
Système super- réglementé. Réglementation des capacités, des tarifs, des fréquences, des aéroports desservis, des escales, des points de desserte autorisés en amont ou en aval. Absence totale de libre concurrence. Restriction de l'offre de transport.
Les accords bilatéraux étaient emboîtés les uns les autres.

Le statut des transports aériens non réguliers.
Article 5 de la convention de Chicago. Les appareils effectuant de tels vols ont le droit de survol et de faire des escales techniques. Les aéronefs assurant le transport de passagers, marchandises, courrier contre rémunération en dehors des services aériens réguliers auront le privilège d'embarquer ou de débarquer des passages, marchandises courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.
Article L. 6412-3 du code des transports : l'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à l'autorisation préalable de l'autorité administrative. Ces services sont donc soumis à autorisation ponctuelle. Les transports non réguliers ne doivent pas constituer des séries systématiques de vol.
Article R. 330-6 CAC.
En France, c'est par arrêté ministériel que des compagnies reçoivent l'autorisation d'exploiter des services aériens non réguliers.

L'accord Bermudes I est remplacé en 1977 par Bermudes II.

Les temps changent.

Le transport aérien se « popularise », il devient un phénomène de masse. Il convient d'ouvrir et d'accroître l'offre de transport.
La politique à l'instigation des États-Unis de déréglementation des transports aériens à partir des années 1980 sous les présidences Carter (déclaration de 1978) (Airline Derugulation Act du 24 octobre 1978) et Reagan. Les États-Unis souhaitent l'instauration à l'échelon mondial d'un marché du transport aérien placé sous le signe de la liberté de la concurrence. Conclusion par les États-Unis et plusieurs États européens dans les années 1992 /1993 d'accords bilatéraux dits de ciels ouverts (open skies) d'inspiration libérale. Accords avantageux pour les transporteurs américains pouvant desservir des lignes à l'intérieur de l'Europe. Accord aérien franco- américain de 1998, amendé

en 2002.

La querelle de pouvoir au sein de la communauté européenne entre la Commission et les gouvernements des États membres.

La controverse entre la Commission européenne et les gouvernements des États membres quant à la compétence pour la conclusion des accords bilatéraux : les États souhaitaient conserver le pouvoir de les conclure, la Commission au nom de la Communauté européenne revendiquait la compétence externe exclusive pour conclure les accords avec les États étrangers.
Il était à peu près admis que les États membres ne devaient plus négocier avec les États tiers dans les domaines couverts par la réglementation communautaire.
La Commission a mis en cause la validité des accords ciel ouvert conclus par plusieurs gouvernements avec les États-Unis, elle a ouvert une procédure pour infraction au droit communautaire à l'encontre de plusieurs États signataires d'accords bilatéraux ciels ouverts avec les États-Unis. Ces accords créeraient des distorsions de concurrence au sein du marché intérieur, octroi de droits de trafic de 5° liberté au sein de la C.E. à des transporteurs américains, discriminations entre des transporteurs communautaires sur le fondement de la nationalité empêchant ainsi l'exercice de la liberté d'établissement.

Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, n° 97

La CJCE, le 5 novembre 2002, a rendu des arrêts semblables contre la Suède, le Royaume Uni, le Danemark, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche, l'Allemagne, la cour se comporte en nouveau Salomon en ne donnant ni raison ni tort entièrement à la Commission et aux États : la compétence en matière d'accord aérien est partagée : certaines matières visées par les accords bilatéraux sont désormais de la compétence communautaire, en particulier les tarifs pratiqués par les transporteurs, les systèmes informatisés de réservation, les créneaux horaires ; les autres questions continuent à relever de chaque État .
La Cour de justice condamnait les clauses de nationalité. Ces accords conclus avec les États-Unis réservaient

l'octroi des droits de trafic à la société ou aux sociétés ayant leur siège dans le pays correspondant, avantage dont ne

profitaient pas les autres compagnies relevant d'un autre état membre mais ayant dans le pays en cause un

établissement stable. La liberté d'établissement était méconnue.

Un arrêt similaire a été rendu le 24 avril 2007 par la CJUE contre les Pays Bas dans le cadre d'une procédure en manquement : ceux-ci avaient maintenu leurs accords de 1957, 1978, 1987, 1992 avec les États-Unis, accords contenant des dispositions contraires au droit communautaire, la Commission demandait une dénonciation. Les compagnies communautaires, autres que les néerlandaises, peuvent en particulier subir des discriminations, elles n'ont pas le traitement national.

La situation actuelle

On peut continuer à opposer les transports réguliers aux transports à la demande, même si la distinction n'a plus l'importance qu'elle possédait jadis.

Les transports réguliers

Les transports réguliers sont soumis à un bilatéralisme renouvelé. Les États tiers concluent les accords aériens soit avec chacun des États membres de l'Union soit avec l'Union et l'ensemble des États membres.

L'organisation des liaisons internationales entre l'Europe et les États tiers relèvent d'accords bilatéraux conclus entre l'Europe (UE et/ou États membres) et l'État non européen concerné.

La situation est complexe du fait de compétences enchevêtrées et d'une certaine méfiance de certains États tiers qui voient surgir l'Union dans les négociations d'accords aériens.

- Les sources du droit international

Avec qui les États tiers concluent-ils les accords bilatéraux ?
Contractent-ils avec l'UE ou avec l'un ou l'autre des États membres de l'union ?
On connaît les deux cas de figure.

. La négociation de l'accord aérien à l'échelon de chaque État

La négociation et la conclusion de l'accord bilatéral peuvent continuer à être menées au niveau de chaque État : chaque État membre de l'UE conserve la possibilité de conclure - dans le cadre de sa compétence - des accords bilatéraux avec des États tiers. La Commission est informée, elle peut imposer des clauses types pertinentes. En ce qui concerne la désignation des transporteurs, la clause nationale est prohibée, les droits de trafic doivent être répartis entre transporteurs communautaires selon une procédure non discriminatoire et transparente. Voir le règlement n° 847/2004 du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les états membres et les pays tiers.

La France continue à conclure des accords aériens dans le cadre de sa compétence.

On peut citer à titre d'exemple un protocole à un accord de 1995 signé à Manama en 2007 entre la France et Bahreïn. JORF du 17 décembre 2014. Ce protocole contient des dispositions sur les tarifs, sur les taxes et droits de douane ainsi que sur l'assistance en escale
Les autres États membres font de même.

La Commission conteste en date du 19 mai 2011 l'attitude de la Roumanie qui a conclu avec la Russie un accord aérien. Ces accords bilatéraux, en ce qui concerne les dispositions propres à la désignation des transporteurs, doivent concerner tous les transporteurs de l'Union et pas seulement les compagnies de l'état européen signataire. La difficulté vient en partie de la Russie qui refuse de considérer que tous les transporteurs européens doivent bénéficier du même traitement. La Commission a adressé des mises en demeure semblables à l'encontre de nombreux États membres de l'Union.

. La négociation de l'accord aérien à l'échelon de l'Union européenne

À l'échelon européen : l'Union européenne - en concours avec ses États membres - concluent certains accords bilatéraux en matière aérienne avec les gouvernements étrangers.
Le Parlement européen souhaiterait peser sur les négociations.

Les accords auxquels l'UE est partie sont plus ou moins complets, horizontaux ou globaux.

L'UE est appelée à conclure des accords ne concernant qu'un nombre limité de points relevant de la compétence de l'Union : on parle d' »*accords horizontaux* » sur certains aspects des services aériens: l'accord horizontal sur certains aspects des services aériens, conclu par l'UE avec la Moldavie, Singapour, Inde, Nouvelle Zélande, Union économique et monétaire ouest africaine UEMOA, Macao, Sri Lanka … : en particulier il s'agit de purger les accords bilatéraux classiques des dispositions d'esprit nationaliste condamnées par la jurisprudence de la Cour de justice. 55 États ont conclu de tels accords avec l'Union. Certains États refusent encore de reconnaître le principe de la désignation UE dans les accords bilatéraux. Les accords bilatéraux entre chaque État membre et l'État tiers subsistent pour le surplus.

L'Union européenne est favorable à la conclusion d' »*accords aériens globaux* ". Ces accords sont habituellement d'esprit libéral et remplacent les accords bilatéraux antérieurs négociés au niveau de chaque État :

- avec les États des Balkans, Albanie, Macédoine, Bosnie Herzégovine, Monténégro, Serbie, Kosovo, ainsi qu'avec l'Islande et la Norvège, création d'un espace commun européen, 9 juin 2006.
La commission européenne presse en mai 2013 la Belgique et la Grèce de ratifier l'accord. Elle menace de saisir la CJUE. Question relevant du droit européen : ces États ont-ils l'obligation juridique de ratifier ? La commission fait valoir le principe de coopération loyale.

- avec le Maroc, décembre 2006

- avec les États-Unis

. l' accord de première étape, 25-30 avril 2007, application à titre provisoire depuis le 30 mars 2008 : les transporteurs de l'Union ne peuvent pas faire de cabotage sur les lignes intérieures américaines, ils sont contraints de conclure des accords de partage de code avec des transporteurs américains pour proposer à leurs clients des vols avec correspondance aux États-Unis, les investisseurs européens ne peuvent pas détenir plus de 25 % des droits de vote dans une société américaine de transports aériens

. L'accord de seconde étape
Un accord provisoire le 25 mars 2010 et le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010, qui a donné lieu à application à titre provisoire à partir de cette date

L'accord de transport aérien de Luxembourg et d'Oslo des 16 et 21 juin 2011 étend, avec quelque amodiation, cet acquis diplomatique UE / EU à la Norvège et à l'Islande. Un accord annexe a été conclu ayant pour objet de maintenir le caractère bilatéral de l'accord États-Unis / Union européenne.
Ces accords ont la nature d' »accords mixtes ».

La Commission a contesté, au regard du droit institutionnel de l'UE, la façon dont cet accord d'adhésion et l'accord annexe ont été conclus au sein de l'Europe. C'est par une unique décision « hybride » émanant à la fois du Conseil et des représentants des gouvernements prise le 16 juin 2011 que ces deux accords ont été approuvés par consensus.
L'avocat général Paolo Mengozi avait estimé le 29 janvier 2015, C-28/12, que la procédure suivie était irrégulière et ne respectait pas les dispositions de l'article 218 TFUE. Il aurait fallu prendre deux actes distincts, l'un à l'échelon du seul Conseil, un autre relevant de l'inter-gouvernemental. L'avocat général admet cependant qu'un acte formellement unique aurait été envisageable, du moment que l'accord aurait mentionné que la procédure de votation à la majorité qualifiée avait été respectée et que l'Union comme acteur de la vie internationale avait adopté une décision qui lui était propre.
L'arrêt a été rendu mardi 28 avril 2015 par la CJUE, il suit la thèse de la Commission, il annule la décision du Conseil et des représentants des gouvernements.
Les traités fondateurs de l'union ont instauré un nouvel ordre juridique au profit duquel les états ont limité dans des domaines de plus en plus étendus leurs droits souverains !
Chaque institution doit agir dans la limite des attributions qui lui sont conférées.
Cette décision prise fusionne deux actes différents, l'acte relatif à la signature des accords au nom de l'union et un acte relatif à l'application provisoire de ces accords par les états membres.
L'acte aurait dû être adopté par le seul conseil.
Les deux actes différents ne sauraient être adoptés dans le cadre d'une procédure unique.
Il y a lieu d'annuler la décision.
Mesure transitoire : les effets de la décision attaquée sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur dans un délai raisonnable d'une nouvelle décision devant être adoptée par le conseil en vertu de l'article 218 § 5 et 8 TFUE.

- avec le Canada, accord du 17 décembre 2009
La loi du 22 novembre 2012 autorise la ratification de l 'accord sur le transport aérien entre le Canada et la communauté européenne signé à Bruxelles

- avec la Géorgie, accord signé à Bruxelles le 2 décembre 2010, application provisoire, JOUE du 20 novembre 2012

- avec la Jordanie, accord paraphé le 17 mars 2010, signature 15 décembre 2010

- accord avec la Moldavie du 26 juin 2012 sur la création d'un espace aérien commun entre l'UE et ses états membres et la Moldavie

- accord avec l'État d'Israël : accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'union européenne d'une part et le gouvernement de l'État d'Israël d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013, application à titre provisoire. Libéralisation progressive étalée sur 5 ans. Au terme de la période transitoire, les appareils européens pourront ainsi sur une route spécifiée décoller d'un aéroport européen avec des passagers, faire des escales en Europe et atterrir en Israël. Idem par réciprocité pour les transporteurs d'Israël. Refus du cabotage interne : les appareils israéliens ne pourront pas embarquer des passagers à Toulouse pour les déposer à Paris. Concurrence loyale, refus des subventions. Israël s'engage à observer la réglementation européenne en matière d'aviation civile, sécurité aérienne, sûreté, gestion du trafic, environnement. Accord étendu à la Croatie.

- avec le Brésil, accord paraphé en mars 2011, le Brésil demande une renégociation

- avec l'Azerbaïdjan

Le Conseil de l'UE souhaite l'ouverture de négociations avec la Turquie, l'Inde, la Russie, les pays du Golfe persique, les pays du Sud Est asiatique ASEAN, la Chine.
On a évoqué en février 2014 la conclusion d'un accord de ciel ouvert entre l'UE et l'ANASE lors d'une réunion tenue à Singapour. Il faudrait pour cela que la commission européenne obtienne un mandat de négociation de la part du conseil de l'UE regroupant les 28 ministres des transports des états membres. L'ANASE regroupe Brunei, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, la Birmanie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam.

- L'attribution des droits de trafic aux transporteurs aériens internationaux

Comment un transporteur européen peut-il assurer des services aériens entre un aéroport européen et un aéroport extra-européen ? Il demande l'exercice des droits de trafic à l'État européen compétent qui en fait l'attribution sur le fondement de l'accord bilatéral conclu avec l'État étranger.
Les gouvernements ont publié au JOUE des dispositions indiquant leur mode de procéder, en particulier lorsque l'accord bilatéral contient des dispositions restrictives concernant le nombre de transporteurs désignés, les fréquences et les capacités.

(La Pologne a été condamnée le 7 novembre 2013 par la CJUE, C-90/12, pour carence : lorsque l'État en cause conclut des accords bilatéraux limitant l'utilisation des droits de trafic ou limitant le nombre des transporteurs européens admis à faire valoir les droits de trafic, cet État doit dans les délais élaborer et publier le dispositif prévu. La Pologne prétendait pour échapper à la condamnation qu'elle n'avait pas à publier un tel dispositif, car elle n'était pas liée par des accords de cette nature, le moyen de défense ne prospère pas devant la Cour, l'inexistence en Pologne de cette situation ne la libérait pas de l'obligation de transposer la réglementation européenne dans son droit interne, voir le commentaire de L. Grard, Revue de droit des transports janvier 2014, comm. 9)

En France, l'arrêté du 22 janvier 2007 relatif à l'exploitation des services aériens réguliers entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens européens établis en France indique les conditions dans lesquelles un transporteur (de siège français titulaire d'une licence délivrée par l'autorité française ou titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un autre état européen) ayant un établissement en France peut effectuer des services réguliers entre la France, point de départ ou escale, en direction d'un pays tiers : le transporteur doit recevoir une autorisation d'exploitation par arrêté ministériel. S'il y a des demandes concurrentes et si les droits de trafic sont limités, l'arrêté fixe les critères de choix, fréquences offertes, politique tarifaire, qualité du service, performance en matière de lutte contre les nuisances sonores, nombre de correspondances offertes aux passagers ; il y a des critères subsidiaires, ancienneté de la demande, contribution à l'aménagement du territoire, développement du tourisme en France, paiement des taxes et redevances, adéquation des appareils à la situation des aéroports français.

Il existe un arrêté du 27 février 2007 concernant les autorisations demandées par les transporteurs communautaires qui ne sont pas établis en France, mais voulant exploiter des services avec au moins une escale en France.
Arrêté du 3 juin 2008
Article 15 du règlement n° 1008/2008

Les transports non réguliers : les transports à la demande

Les transports non réguliers ou transports à la demande (charters) : il n'y a pas de la part de l'exploitant de vente individuelle de chaque billet à chaque passager, il n'y a pas d'horaire régulier, il n'y a pas de liaisons régulières systématiques faites en série, ce sont des liaisons occasionnelles.
Les accords bilatéraux des temps anciens n'en traitaient pas.
Ces transports saisonniers ou occasionnels sont en principe soumis à la double autorisation de l'État de l'aérodrome de départ et de l'État de l'aérodrome d'arrivée.
Ils sont libéralisés à l'intérieur de l'Union européenne.
Ils ne le sont pas s'il s'agit d'un vol entre l'Europe et un État tiers.
Article R. 330-8, III, du CAC, libéral pour les transporteurs modestes.
Des restrictions continuent à exister à l'échelon national concernant les liaisons entre un État tiers et un État européen, destinées à être assurées par un transporteur européen ayant une nationalité différente de celle de l'État de destination.
On se demande si cette réglementation nationale est compatible avec les principes du droit européen.

On peut recueillir sur ce point les enseignements tirés de l'affaire International Jet Management, C-628/11.
Les faits concernent une compagnie autrichienne effectuant des transports à la demande entre Moscou et Ankara d'une part, et l'Allemagne d'autre part. La compagnie autrichienne détient les autorisations et certificats requis par le droit autrichien. Le droit allemand exige qu'une telle compagnie (non allemande) reçoive une autorisation des autorités allemandes pour pénétrer dans l'espace aérien allemand pour effectuer des vols privés en provenance d'États tiers à destination de l'Allemagne. La demande d'autorisation pour des vols non réguliers avec atterrissage à des fins commerciales (vols occasionnels) doit être introduite à l'avance, de 2 jours à 4 semaines, avant le décollage des vols envisagés auprès du ministère fédéral des transports. En l'espèce, cette société autrichienne avait violé l'interdiction d'entrer dans l'espace aérien allemand, d'où le prononcé d'amendes à son encontre. Le transporteur aurait dû produire une attestation suivant laquelle aucun transporteur allemand n'était disposé à effectuer ces vols à des conditions comparables.
Le transporteur invoque le règlement n° 108/2008 qui lui conférerait le droit de pénétrer dans l'espace européen sans autorisation. Il invoque le principe de non- discrimination prévu par l'article 18 TFUE pour contester le prononcé des amendes. La règle allemande serait contraire à l'article 56 TFUE qui prône la libre prestation des services dans l'Union.

L'avocat général Yves Bot dans ses conclusions déposées le 30 avril 2013 fait remarquer que le législateur européen n'a pas libéralisé les liaisons aériennes entre les pays tiers et les États membres de l'Union. Ces liaisons faute d'avoir été libéralisées sont-elles cependant soumises au principe de non-discrimination ? L'article 100 § 2, propre à la politique commune des transports et au transport aérien et maritime, n'écarte pas le transport aérien du champ d'application du traité. L'avocat général estime qu'on peut faire appel à l'espèce à l'article 18 qui interdit les restrictions imposées par les réglementations nationales. La règle allemande distingue selon le siège du transporteur et l'autorité ayant délivré la licence d'exploitation. Les transporteurs allemands ne sont pas visés, les autres transporteurs européens si. L'autorisation n'aurait pas été requise si l'avion venant de Moscou avait fait escale à Vienne avant de se rendre à Berlin. L'avocat général conclut qu'on est en présence d'une discrimination fondée sur la nationalité.

La CJUE a rendu dans cette affaire International Jet Management son arrêt le 18 mars 2014 en fondant sa solution sur la violation de l'article 18 TFUE par la réglementation allemande. Il y a discrimination à l'égard du transporteur autrichien soumis à autorisation, car, si c'était un transporteur allemand qui avait effectué la liaison, l'Allemagne n'aurait pas exigé de lui une autorisation. La législation allemande imposant au transporteur autrichien qu'il obtienne l'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien allemand pour effectuer des vols privés non réguliers en provenance d'un État tiers et à direction de l'Allemagne est contraire à l'article 18 TFUE, d'autant que l'Allemagne exigeait pour accorder cette autorisation l'attestation que les transporteurs allemands n'étaient pas disposés à effectuer de tels vols.

L'arrêt indique cependant que l'UE n'a pas libéralisé les services de transport aérien concernant les liaisons entre les États membres et les tiers. Implicitement, cette absence permettrait à l'État allemand de soumettre à autorisation tous les transports à la demande effectués entre un État tiers et l'Allemagne, en prenant soin de ne pas faire de discrimination entre transporteurs allemands et transporteurs européens de siège extra-germanique. Les états membres sont en droit en application de l'article 58 § 1 d'imposer certaines restrictions à la fourniture des services de transports aériens pour les liaisons entre les pays tiers et l'Union dans la mesure où le législateur européen n'a pas exercé la compétence que lui reconnaît l'article 100 § 2 pour libéraliser ce type de services. Les États n'en demeurent

pas moins soumis au principe général de non- discrimination en raison de la nationalité consacré par l'article 18 TFUE.

La politique de libre échange et de libéralisation des services poursuivie par l'organisation mondiale du commerce OMC
L'accord de Marrakech instituant l'OMC, 15 avril 1994, annexe 1 B, accord général sur le commerce des services AGCS, annexe sur les services de transport aérien, l'accord ne concerne pas les droits de trafic, en revanche il s'applique aux services de réparation des aéronefs, à la commercialisation des services, aux systèmes informatisés de réservation
Caroline Breton, Une invocabilité contestée : l'exemple de l'invocabilité des accords de Marrakech dans l'ordre juridique de l'Union européenne, Mélanges Daillier, p. 631
L'OMC a élaboré un projecteur sur les accords en matière de services aériens. C'est au minimum une pièce d'information et de documentation.

§ IV. Les capacités

Les accords bilatéraux réglementaient les capacités : le nombre de passagers kilomètres et de tonnes kilomètres admis à bord était contingenté. Même si cela n'est pas vrai, on devait grosso modo parvenir à un partage approximatif du trafic moitié moitié entre les deux compagnies désignées.

§ V. Les tarifs

Les tarifs pendant très longtemps étaient déterminés dans des conférences de trafic tenues à l'échelon des grandes régions mondiales sous l'égide de l'IATA

La réglementation imposait aux compagnies de déposer leurs tarifs afin d'en obtenir l'homologation

Liberté de la tarification : art. 22 du règlement n° 1008/2008 : les transporteurs aériens européens fixent librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret, sous réserve de la réglementation des liaisons soumises à des obligations de service public. Idem en ce qui concerne les transporteurs aériens des pays tiers sur la base de la réciprocité

Il aurait été préférable d'indiquer que dans une économie de liberté économique le prix du transport résulte du jeu de l'offre et de la demande et qu'il est librement déterminé par les parties contractantes.

La loi n°2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à l'outremer prévoit un rapport du gouvernement au Parlement analysant le niveau des différents prélèvements et taxes applicables aux liaisons aériennes et au fret aérien. Les transporteurs doivent communiquer des données statistiques sur les structures des coûts et sur les prix. Art. L. 6700-2 du code des transports

La lutte contre les tarifs anormalement bas

§ VI.LE FINANCEMENT PUBLIC en faveur des transporteurs : les aides d'État et les subventions

Les pouvoirs publics de manière directe ou indirecte entourent les opérateurs de transport aérien de toute leur sollicitude : aides diverses, aides à l'achat d'aéronefs, garanties d'emprunt, compensations financières alias

subventions pour les lignes déficitaires, faveurs fiscales, non application de la TVA au carburant... Le transport aérien est une entreprise à risque, aux coûts financiers très élevés, au rendement capitalistique incertain. Beaucoup de transporteurs à travers le monde étaient ou sont encore des compagnies nationales au capital détenu ou contrôlé par les États qui font des apports en capital et qui à l'occasion recapitalisent les compagnies connaissant d'énormes difficultés financières.

Sous - Paragraphe I. LE DROIT EUROPEEN DES AIDES D'ETAT

Les États sont toujours intervenus pour favoriser et développer l'activité aérienne.
Il est certain que les compagnies bénéficient de façon directe ou indirecte de certains avantages de la part de la puissance publique.
Certaines de ces aides sont suspectées de fausser le libre jeu de la concurrence, elles sont soit interdites soit sujettes à contrôle.

Articles 107 s. TFUE

La notion d'aide d'État : le transfert de valeur financière en provenance de l'État ou de personnes de droit public est frappé d'incompatibilité avec le marché intérieur si l'aide fausse le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Tout transfert financier en provenance de l'autorité publique en faveur d'un transporteur aérien ne reçoit pas automatiquement la qualification d'aide d'État prohibée.

i. Les services publics d'intérêt général : une subvention publique, sous certaines conditions, ne constitue pas une aide si elle est accordée en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public, arrêt Altmark du 24 juillet 2003.

Quatre conditions sont requises pour écarter la qualification d'aide d'État au sens de l'article 107

. L'exécution effective d'obligations de service public clairement définies ;
. La compensation est calculée de façon objective et transparente : établissement de paramètres pour déterminer le montant de la compensation ;
. La compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire
. Le niveau de la compensation a été calculé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne aurait encourus pour exécuter ces obligations.

Si ces 4 critères ne sont pas respectés, il est possible qu'on soit en présence d'une aide d'État.
Communication de la commission du 20 décembre 2011 (COM(2011) 9404

ii. La situation de l'investisseur en économie de marché : on n'est pas en présence d'une aide d'État si l'instance de droit public accorde un financement qu'aurait également fait tout investisseur opérant en économie de marché. Il n'y a pas en effet aide d'État, mais un investissement de type capitaliste fait par une entité de droit public agissant comme investisseur privé.

On relève cette justification dans la décision rendue par la Commission le 20 février 2014 concernant des facilités financières accordées par la société gestionnaire de l'aéroport de Berlin Schönefeld à différentes compagnies à bas coûts, JOUE du 1° avril 2015, L 89/1. L'investisseur avisé n'aurait pas fermé l'aérodrome, il aurait attiré des compagnies à bas coûts, il leur aurait proposé des redevances attrayantes.

I. Les règles de fond en matière d'aides d'État

L'aide n'est pas interdite en soi. C'est l'aide anti concurrentielle qui est en principe interdite. Il existe un certain nombre d'exceptions, dérogations ou exemptions.

a) L'interdiction des aides, art. 107 § 1 TFUE

Quelle est l'aide interdite ?
Il faut qu'il y ait un transfert financier qualifié d'aide et qu'il soit anti concurrentiel.
L'aide est un soutien financier accordé par l'État ou grâce à des ressources d'État, faveur envers certaines entreprises ou productions, concurrence faussée, affectation du commerce entre états membres.
L'aide est en principe soumise à notification.
De nombreuses décisions de la Commission établissent l'existence d'aides d'État prohibées

Les aides accordées par l'Allemagne au transporteur de fret DHL transférant son hub de Bruxelles à Leipzig ont donné lieu à contentieux.
La Cour de justice, 21 juillet 2011, C-459/10 P, rejette le pourvoi formé par deux Länder allemands à l'encontre d'une décision du Tribunal du 8 juillet 2010 rejetant le recours tendant à l'annulation d'une décision de la Commission du 2 juillet 2008 : le débat concernait la légalité d'aides à la formation de 485 salariés du centre de logistique de DHL filiale de la Deutsche Post accordées par la Saxe et la Saxe Anhalt, une partie de l'aide en réalité ne devait pas aller à des actions de formation mais couvrir des charges normales d'exploitation de l'entreprise, concurrence faussée

b) La justification de certaines catégories d'aides

Remarque liminaire. Il y a certaines aides octroyées sous forme de compensations de service public en faveur d'entreprises gérant des services d'intérêt économique général, que la Commission répute compatibles avec le marché intérieur et exempte de notification, dans sa décision du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106 § 2, JOUE du 11 janvier 2011, L 7/3. Il s'agit de compensations de service public qui ne bénéficient pas de la jurisprudence Altmark, mais qui sont jugées compatibles avec l'article 106 § 2. Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles des traités, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie, déclare le traité. Il doit s'agir d'aide octroyée pour assurer la prestation de services d'intérêt économique général visés par l'art. 106.
On vise en particulier les compensations octroyées pour des liaisons aériennes avec les îles, avec un trafic annuel moyen ne dépassant pas 300 000 passagers, article 2 § 1 lettre d. Cette disposition exige le respect parallèle du règlement n° 1008/2008. L'intérêt de la décision de la Commission de 2011 est d'apporter la dispense de la notification de l'aide.

Le règlement n° 651/2014 du 17 juin 2014 déclare compatibles avec le marché intérieur certaines catégories d'aides. Y figurent les aides sociales de transport (aérien ou autre) en faveur des habitants des régions périphériques.

i. Les aides attribuées pour compenser les effets de la menace terroriste

ii. Les recapitalisations, grâce à de fonds publics, des entreprises de transport aérien en difficulté

Elles sont admises sous certaines conditions, elles ne doivent pas donner lieu à renouvellement.

La Commission européenne avait publié en 2004 des lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, une communication de 1994 était déjà relative aux aides d'état dans le secteur de l'aviation.
La Commission impose le principe de non récurrence : une aide est admise pour une restructuration unique.
Il y a eu une communication de la commission « cadre communautaire temporaire pour les aides d'État destinées à favoriser l'accès au financement dans le contexte de la crise économique et financière actuelle », JOUE C 7 du 4.2009 p. 1.

La Commission avait ordonné, 12 novembre 2008, à Alitalia de restituer un prêt de 300 millions d'euros accordé par

l'état italien. La Commission en revanche avait considéré que la vente des actifs d'Alitalia ne constituait pas une aide d'État. Les actifs d'Alitalia avaient été repris par une société CAI Compagnia Aerea Italiana dont Air France KLM était actionnaire à hauteur de 25 %. Le Tribunal avait rejeté le recours formé par compagnie low cost irlandaise, le 28 mars 2012, T-123/09. Ryan air a formé un pourvoi qui a été rejeté principalement pour des motifs procéduraux par la CJUE, 13 juin 2013 C-287/12 P.

L'aide octroyée à Austrian Airlines (cédée à la Lufthansa) contestée par Nikki Luftfahrt, T-511/09. Arrêt le 13 mai 2015.

.La Commission a demandé en date du 21 décembre 2010 des explications à l'État hongrois concernant des mesures en faveur de Malev Air Hongrie, État invité à présenter ses observations : achat de créance de prêt, ligne de trésorerie, report de paiement d'impôts et taxes, augmentation de capital, prêts, conversion de ces prêts en prise de participation ; nouvelle augmentation de capital, nouveau prêt d'actionnaire. La commission dans une décision du 9 janvier 2012, JOUE du 3 avril 2013, a ordonné à la Hongrie de récupérer l'aide d'État accordée illégalement à Malev Magyar.

La Commission européenne avait ouvert le 23 février 2011 une procédure concernant des mesures d'aide à la restructuration de la compagnie tchèque Ceské aerolinie, JOUE 23.6.2011, C 182/13
La commission a décidé que le prêt ne constituait pas une aide, 21 mars 2012, JOUE 19 octobre 2012. Le taux d'intérêt était conforme au marché.
La commission a pris le 19 septembre 2012 une décision concernant le plan de restructuration de la compagnie (nationale) tchèque, JOUE du 3 avril 2013. Un prêt de 2,5 milliards avait été accordé à la compagnie, elle rembourse en attribuant des participations. Cette compagnie a été fragilisée par la crise économique. Trop grand nombre de destinations.
Hausse du prix des carburants. Moindre demande du côté des passagers. Baisse des recettes. La Commission constate une aide d'État. L'aide est conforme avec les conditions exigées par les lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration. L'aide est compatible avec le marché intérieur.

La Commission avait ouvert en date du 25 janvier 2012 une procédure conformément à l'article 108 § 2 TFUE concernant une aide accordée par Malte à la compagnie Air Malta plc, JOUE du 21.2.2012, C 50/7 : Air Malta est une compagnie de petite envergure détenant 12 aéronefs, détenue majoritairement par le gouvernement maltais, déficitaire depuis de nombreuses années. Une aide de sauvetage autorisée en 2010. En 2011, les autorités maltaises ont notifié un plan prévoyant une aide à la restructuration
La Commission a rendu une décision négative en date du 27 juin 2012, publiée au JOUE du 30 octobre 2012. Dans un premier temps, la commission déclare que l'aide à la restructuration constitue une aide d'état au sens de l'art. 107 § 1 (octroi de 130 millions sous la forme d'un apport en capital)
Dans un second temps, elle déclare cette aide compatible avec le marché commun en vertu de l'art. 107 § 3 point c) TFUE : la commission fait application des critères figurant dans les lignes directrices S&R : l'entreprise est en difficulté, elle a perdu près de la totalité de son capital social, faible niveau des recettes ; il s'agit de favoriser le retour, à long terme, à la viabilité : licenciement d'une partie du personnel, abandon de certains avions, de certaines lignes, de créneaux d'atterrissage, vente de terrains ; le principe de non récurrence est respecté. La décision est indulgente, la commission tient compte du caractère indispensable pour Malte de liaisons avec l'extérieur, en particulier pour l'accès des touristes.

La commission notifie le 20 novembre 2012 à la Lettonie sa décision d'ouverture d'une procédure, sont en cause les aides accordées à la compagnie Air Baltic en grandes difficultés, JOUE du 8 mars 2013, C 69/40.

Idem en ce qui concerne la Slovénie et la compagnie nationale Adria, lettre du 20 novembre 2012, JOUE du 8 mars 2013, C 69/53. La Commission, dans une décision du 9 juillet 2014, JOUE du 24 mars 2015, a fait preuve d'indulgence en validant les mécanismes financiers assurant le maintien en activité de cette petite compagnie en difficulté basée à Ljubljana.

La Commission, le 20 février 2013, a engagé la procédure prévue à l'article 108 § 2 TFUE pour des aides au sauvetage d'Estonian Air. JO du 29 mai 2013. La Commission conteste l'augmentation du montant d'un prêt de sauvetage accordé par l'Estonie à la compagnie Estonian Air, lettre du 16 avril 2013, JOUE du 29 mai 2013.
L'Estonie a ensuite notifié une aide à la restructuration sous forme de prise de participation à hauteur de 40,7

millions d'euros afin de rétablir la viabilité à long terme de la compagnie estonienne. L'injection de capital constitue une aide à la restructuration. La Commission rappelle que ce type d'aide doit respecter le principe de non récurrence. Celle-ci engage sur ce point la procédure de l'article 108 § 2 TFUE, lettre du 4 février 2014, JOUE du 9 mai 2014, C 141/47.

La Commission conteste les aides octroyées par Chypre à la compagnie Cyprus Airways, en difficulté, l'État étant l'actionnaire majoritaire. Elle rappelle le principe de l'aide unique. JOUE du 30 mai 2013. La commission a ouvert la procédure, lettre du 4 février 2014. Restructuration de Cyprus Airways, l'État participe à une augmentation de capital de 31 millions d'euros, convertit un prêt en actions. Entreprise en difficulté. Il est douteux que soient remplies les conditions relatives au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté : en particulier quid du respect du principe de non récurrence ? JOUE du 16 avril 2014.

La commission européenne ouvre une procédure à l'encontre de la Suède et du Danemark, décision du 19 juin 2013 prise par l'autorité de surveillance de l'AELE, sur plainte de l'ELFAA association européenne des compagnies aériennes à bas coûts, elle conteste l'ouverture d'une ligne de crédit renouvelable accordée à la Scandinavian Airlines SAS, groupe qui est en mauvaise posture financière depuis plusieurs années. JOUE du 28 septembre 2013. Rectificatif, JOUE 5 octobre 2013.
La Commission, dans sa décision du 9 juillet 2014, JOUE du 20 décembre 2014, L 366/88, admet que la participation du Danemark et de la Suède à la nouvelle ligne de crédit renouvelable ne constitue pas une aide d'état, la décision semble (sic) conforme au comportement d'un opérateur privé mû par la perspective d'un retour sur investissement normal, les États en leur qualité d'actionnaires de SAS ont été guidés par des perspectives de rentabilité raisonnables et réalistes.

Dans une décision du 29 juillet 2014, la Commission valide l'aide d'État que la Pologne se propose d'accorder à la compagnie LOT Polish Airlines SA, JOUE du 30 janvier 2015, L 25/1. Il s'agit d'une aide à la restructuration au profit d'une entreprise en difficulté, en respectant le principe de l'aide unique ou principe de non récurrence. On croit (ou on feint de croire) au rétablissement de la viabilité à long terme de la compagnie aérienne (bien que les concurrents n'y croient guère).

iii. Les aides d'État à finalité régionale

Certaines aides peuvent trouver leur justification dans les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale. C'est ainsi qu'une décision de l'autorité de surveillance AELE du 10 juillet 2013, JOUE du 10 avril 2014, justifie pour trois ans une aide accordée à des voyagistes pour organiser des vols dans le Nord de la Norvège, qui est une région désavantagée et dé peuplée. C'est un instrument pour lutter contre les disparités régionales.

iv. Les facilités accordées par les collectivités publiques ou les aéroports régionaux pour obtenir ou attirer la desserte de la part de certains transporteurs à bas coûts

α) L'histoire

La Commission avait fixé des lignes directrices sur les aides au démarrage pour les compagnies au départ d'aéroports régionaux, 2005/C 312/01, JO 9/12/2005. Succédant à des lignes directrices datant de 1994. Il était admis que l'aide pouvait être accordée pour les nouvelles routes ou les nouvelles fréquences, l'aide doit être dégressive et limitée dans le temps, la compagnie doit atteindre à terme le seuil de rentabilité, aide limitée à trois ans.

La Commission avait ouvert maintes procédures et rendu plusieurs décisions en ce domaine.

La Commission avait sanctionné certains avantages (rabais sur les taxes d'atterrissage) accordés par la Wallonie et l'aéroport de Charleroi à la compagnie Ryan air lors de son installation à Charleroi, la décision du 12 février 2004 a été annulée par un jugement du Tribunal rendu le 17 décembre 2008 : la région wallonne avait agi dans le cadre d'activités de nature économique, la fixation du montant des redevances d'atterrissage est une activité rattachable à la gestion des infrastructures aéroportuaires, ces activités ne se rattachent pas à l'exercice de prérogatives de puissance publique, la Commission a commis une erreur de droit en refusant d'envisager l'éventuelle application du principe de l'investisseur privé en économie de marché aux mesures prises par la région wallonne.

La Commission a repris la procédure, elle reproche à la Wallonie de subventionner l'aéroport de Charleroi et d'accorder des aides à Ryan air, lettre du 21 mars 2012, JOUE du 17 août 2012, C 248/1.

Dans une décision du 27 janvier 2010, publiée au JO du 1° février 2011, la Commission décide à propos d'un accord conclu par l'aéroport de Bratislava (à capitaux publics) avec Ryan air qu'une réduction sur le montant des redevances aéroportuaires ne constitue pas une aide d'État : un opérateur privé aurait décidé de conclure le même accord que celui conclu par l'aéroport avec Ryan air, c'est l'application du principe de l'investisseur privé dans une économie de marché. La commission compare le comportement de l'aéroport à celui d'un acteur privé motivé par des perspectives de rentabilité.

Ouverture d'une procédure par la Commission à l'encontre des autorités roumaines de l'aéroport de Timisoara, 24 mai 2011, la compagnie Wizz Air a conclu un accord de commercialisation avec l'aéroport et bénéficie d'un régime de remises (ou de non recouvrement) sur les taxes aéroportuaires

Ouverture d'une procédure contre la France, 13 juillet 2011 : aéroport de Marseille, le plus important de France après Paris, Nice et Lyon ; la Commission met en cause : des réductions de redevances aéroportuaires d'atterrissage de balisage de stationnement aux compagnies dans le cadre du démarrage de nouvelles lignes, la réduction de la redevance par passager pour les compagnies qui utilisent la nouvelle aérogare mp2 mise en service en 2006 aux conditions de confort réduit destinée à la clientèle bas tarif. Contentieux latent entre les deux compagnies concurrentes que sont Air France et Ryan air.

Ouverture d'une procédure contre la France au titre d'aides accordées par les collectivités territoriales à l'aéroport de la Rochelle et d'aides par l'aéroport à la compagnie Ryan air, lettre du 8 février 2012, JOUE du 4.5.2012, C 130/10. Liaisons avec Paris, Lyon et l'Angleterre. CCI propriétaire et gestionnaire. Exonération de la redevance balisage. La France soutient que les petits aéroports accomplissent des services d'intérêt économique général. La commission soutient que l'aéroport de la Rochelle est en concurrence avec ceux d'Angoulême de Rochefort et de Niort, que l'aide risque de fausser la concurrence. On réplique que les passagers dopent le tourisme local, île de Ré.

Ouverture d'une procédure contre la France, les collectivités aident l'aérodrome d'Angoulême et l'aéroport consent des aides à Ryan air pour desservir une ligne avec Londres, desserte abandonnée, lettre du 21 mars 2012. Décision 23 juillet 2014.

Demande d'informations formulées par la commission par lettre du 25 janvier 2012, JOUE du 31 mars 2012, C 96/22, concernant des aides attribuées à une filiale de Ryan air pour la desserte de l'aéroport de Pau : sont en cause des liaisons avec Londres Stansted, Charleroi, Bristol, Beauvais. Ryan air s'était engagé à faire du marketing en faveur de la région paloise et du Béarn. Sont en cause des contrats conclus par la chambre de commerce de Pau avec d'autres compagnies comme Transavia. Idem concernant des subventions d'équipement accordées par différentes autorités publiques pour financer des investissements, aérogare, réfection de piste, réfection du balisage, gare de fret. L'aéroport de Pau est la propriété d'un syndicat mixte composé de la région, du département et des communes de l'agglomération. L'exploitation est assurée par la chambre de commerce. Ryan air a arrêté ses vols en 2011. 80 % des vols sont assurés par Air France.
Décision du 23 juillet 2014.

Ouverture d'une procédure à raison d'aides accordées par des actionnaires publics à l'aérodrome d'Altenburg Nobitz en Thuringe et par l'aéroport en faveur de Ryan air bénéficiant de redevances réduites, lettre du 25 janvier 2012, JOUE 25 mai 2012

Ouverture d'une procédure contre la Suède, lettre de la Commission du 25 janvier 2012 ; les autorités suédoises accorderaient sur le site de l'aéroport de Västeras des aides à Ryan air sous la forme de redevances aéroportuaires réduites, l'aéroport est en pertes, JOUE du 16/6/2012, C 172/27

Idem à l'encontre de la Sarre concernant l'aéroport de Sarrebruck, lettre du 22 février 2012, aide à l'aéroport, remises aux compagnies, JOUE du 19 juillet 2012, C 213/1

Idem à l'encontre des autorités du Land de Rhénanie Palatinat concernant des aides en faveur de l'aéroport de Francfort-Hahn, lettre du 13 juillet 2011, JOUE du 21 juillet 2012, C 216/1

Idem, l'aéroport de Klagenfurt en Carinthie est soupçonné d'attribution d'aides illicites au profit de Ryan air (ligne avec Londres) et d'autres compagnies Air Berlin et TUIfly, aide d'état n° SA.24221, JOUE 3 août 2012, C 233/28. La Commission étend la procédure à certaines filiales de Ryan air, lettre du 23 juillet 2014, JOUE du 3 octobre 2014, C 348/36.

Idem concernant l'aéroport de Nîmes, lettre du 25 avril 2012, JOUE du 10 août 2012, C 241/11. Aéroport à usage principalement civil, affectation militaire secondaire, état propriétaire, un établissement public SMAN réunissant les collectivités territoriales est gestionnaire domanial et autorité concédant l'exploitation de l'aéroport

Idem, la ville de Lübeck est soupçonnée d'octroyer des aides illégales au Flughafen Lübeck, aides en faveur de compagnies comme Ryan air : le prix du dégivrage des avions est inférieur aux coûts réels, on pratique des remises sur le barème des redevances aéroportuaires, lettre du 22 février 2012, JOUE du 10 août 2012, C 241/56

Idem concernant l'aérodrome de Carcassonne, lettre du 4 avril 2012, JOUE 23 août 2012, C 254/11, l'aérodrome appartient à la région, depuis 2011 Veolia Transport assure la gestion sur la base d'une convention de délégation de service public

Idem concernant l'aéroport de Dortmund, plaintes alléguant une aide d'état illicite octroyée à des compagnies aériennes, lettre de la commission du 21 mars 2012, JOUE du 5 septembre 2012, C 268/1

Idem, concernant l'aérodrome de Beauvais Tillé, ouverture d'une procédure, 30 mai 2012, JOUE 14 septembre 2012, C 279/23, avantages accordés à Ryan air (diminution sur les redevances aéroportuaires) et à d'autres transporteurs comme Wizzair

La Commission soupçonne le gestionnaire de l'aéroport d'Alghero en Sardaigne d'attribuer des aides d'État illicites en faveur de Ryan air et d'autres transporteurs, elle demande un complément d'informations, lettre du 27 juin 2012, JOUE du 12 février 2013, C 40/15

Il est évident que si on applique le dispositif légal à la lettre, ces petits aéroports au trafic réduit sont appelés faute d'aides d'État à la fermeture. Est-il opportun d'engorger les grandes plate - formes ? On a l'impression que la Commission utilise le dispositif relatif aux aides d'État pour initier une planification à l'échelon de l'Union de l'implantation des aérodromes affectés au transport commercial et éviter ainsi la constitution d'aérodromes trop rapprochés vivant de la manne publique.

β) Le droit positif

Les nouvelles **lignes directrices** sur les aides d'état aux aéroports et aux compagnies aériennes, annoncées dès le 20 février 2014, adoptées le 31 mars 2014, ont été publiées sous le numéro (2014/C 99/03) au JOUE du 4 avril 2014, C99/3 à C 99/34. Elles admettent, pour une durée limitée, une aide aux compagnies pour le démarrage d'une nouvelle ligne.
La Commission européenne a fait savoir que les nombreuses procédures en cours seraient traitées en conformité avec les lignes directrices entrées en vigueur le 4 avril 2014, JOUE du 15 avril 2014,
C 113/30.

[On peut consulter l'avis qui a été donné sur la révision des lignes directrices par le comité économique et social européen le 9 juillet 2014, C(2014) 963 final, JOUE du 16 décembre 2014, C 451/123]

Voir l'étude du professeur Vincent Correia, Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, publiée au ZLW 2014 p. 411 à 441.

Une certaine publicité est assurée au nom de la transparence, voir la communication de la Commission, JOUE du 27 juin 2014, C 198/30

Les compagnies aériennes pourront bénéficier d'une aide couvrant jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pour

toute nouvelle destination pendant 3 ans. Ce régime de faveur ne concerne que les liaisons avec les aéroports régionaux. Il ne concerne pas les liaisons entre aérodromes des grandes capitales.
Les aides sont déclarées compatibles avec le traité, en ce qui concerne les lignes établies entre des aéroports recevant moins de 3 millions de passagers et d'autres aéroports européens.
La justification n'est admise qu'à titre exceptionnel si la ligne dessert un aéroport entre 3 et 5 millions de passagers.
L'aide au démarrage peut être consentie pendant 3 ans.
Cette aide ne peut être cumulée avec les aides consenties au titre des compensations de service public.
Voir Vincent Correia, précité, p. 438.

Les règles sont plus douces concernant les liaisons desservant les aéroports des régions périphériques.

La commission ouvre la procédure de l'art. 108 § 2, l'Espagne apporterait de aides à Ryan air ainsi qu'à d'autres compagnies pour faciliter la desserte des aéroports de Gérone et de Reus en Catalogne. Lettre du 16 octobre 2013, JOUE du 23 avril 2014, C 120/24. L'Espagne soutient qu'une telle action tend au développement du tourisme.

v.
La mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires à certains transporteurs

Les pouvoirs publics accordent parfois des facilités à la compagnie nationale : ainsi faire financer un terminal à l'aéroport de Munich par des banques publiques allemandes et mettre le terminal à la disposition de la compagnie Lufthansa. Contestation et plainte émanant de Ryan air, jugement du tribunal de l'UE du 19 mai 2011, affaire T - 423/07 : la commission européenne a ouvert une procédure formelle d'examen quant à l'aide prétendue en faveur de la Lufthansa qui bénéficie comme locataire avec ses partenaires de la Star Alliance de l'usage exclusif du terminal 2 de l'aéroport de Munich, d'autres compagnies utilisant le terminal 1.
La Commission européenne, dans une décision du 3 octobre 2012, C 38/08, JOUE du 29 novembre 2013, a décidé que deux prêts accordés par des banques publiques aux entités gestionnaires du terminal 2 (à capitaux publics et privés, Lufthansa) ne constituaient pas des aides d'État. Les taux d'intérêt sont conformes aux conditions du marché.

Dans une décision du 25 juillet 2012, C 25/07, publiée au JOUE du 19 novembre 2013, la Commission a conclu à l'absence d'aide d'État dans un dossier finlandais, le gestionnaire avait transformé un terminal de fret en terminal 2 réservé aux compagnies à bas coûts, Ryan air ayant l'usage du terminal 2 à l'aéroport de Tampere en Finlande. Le terminal 1 permet un service de qualité, le terminal 2 représente des locaux de qualité basique, sol en béton, quelques fenêtres. Le terminal 2 est donné en location à une filiale. Le gestionnaire ne reçoit aucune aide de l'État finlandais, il perçoit des redevances venant de l'usager. Finavia a agi comme investisseur privé en économie de marché, activité rentable. Sa filiale également en concluant un accord avec Ryan air.

III. Les dispositions procédurales

Le droit aérien ne présente guère de particularité, on fait application du droit commun.

a) La notification des aides

b) Les sanctions des aides illicites

La procédure peut prendre une coloration quasi pénale de constatation d'un manquement ou non à la règle, ou être placée sous le signe du droit de responsabilité civile. Se pose la question de la restitution de l'aide si elle est suspecte ou déclarée irrégulière.

Différentes instances sont susceptibles d'intervenir : la Commission ainsi que les juridictions nationales, en France les juridictions civiles commerciales ou administratives. Les protagonistes, ce sont le dispensateur de l'aide publique,

le transporteur bénéficiaire, les concurrents qui se plaignent d'une concurrence illicite

i. La procédure auprès de la Commission européenne prend une coloration de constatation de l'illicite. La Commission est compétente pour apprécier s'il y a octroi d'une aide licite ou illicite. Contentieux objectif.

   La procédure est longue et minutieuse, il s'agit d'une procédure administrative, plusieurs phases donnant lieu à des mesures intermédiaires – susceptibles d'incidents contentieux - se déroulent avant que la Commission ne prenne une décision définitive, elle- même susceptible de recours devant les juridictions européennes.

La phase préliminaire
La saisine de la Commission
L'auto saisine.
La plainte émanant d'un concurrent « intéressé ».
Cf. la décision du Tribunal de l'UE, 29 septembre 2011, T-442/07 : Ryan air portant plainte auprès de la Commission à l'encontre d'aides concédées par l'Italie en faveur d'Alitalia et d'autres transporteurs, importantes remises de dettes accordées à Alitalia, financement d'indemnités de licenciement dues par les compagnies, remises sur les frais de carburant, réduction sur les redevances aéroportuaires …
Un recours en carence n'est recevable que si l'institution a été mise en demeure à agir, mise en demeure suffisamment explicite et précise ; l'institution doit prendre position dans les 2 mois. Procédure préliminaire d'examen. Nécessité d'une décision. La Commission peut estimer sur la base des informations reçues qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour se prononcer sur le cas et elle informe la partie intéressée. La carence est en l'espèce admise sur certains points, exclue sur d'autres.
La CJUE a rejeté le pourvoi formé par la Commission européenne, 16 mai 2013, C-615/11P. Toute personne intéressée peut informer la commission de toute aide qui serait illégale. La commission, une fois en possession des informations, est tenue d'examiner l'existence éventuelle d'une aide. L'examen de telles informations entraîne l'ouverture de la phase préliminaire d'examen. A ce stade et si la commission estime qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour se prononcer sur le cas, elle informe ceux qui avaient transmis les informations, ceux – ci peuvent faire alors des observations. La commission est tenue de clôturer cette phase préliminaire d'examen par l'adoption d'une décision prenant partie sur les informations fournies. La commission peut informer le requérant qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour se prononcer sur le cas. La commission si elle reste en état d'inaction se trouve en situation de carence

La procédure formelle d'examen a été ouverte sur le fondement de l'article 108 § 3 TFUE.
La mesure est attaquable du moment qu'elle emporte des effets juridiques autonomes.
Il y a une présomption d'illicéité.

Aide en cours d'exécution
Si l'aide n'a pas été notifiée et si elle est en cours d'exécution, l'aide doit être suspendue.

Quid de l'éventuelle restitution ou cessation des aides.
Mesure non notifiée
La juridiction nationale peut-elle à ce stade prononcer la suspension de l'octroi de l'aide non notifiée et ordonner la récupération des sommes versées ?
C'est ce que propose l'avocat général dans la procédure de question préjudicielle posée par la cour d'appel de Coblence à propos de l'aéroport de Francfort – Hahn. La Lufthansa avait agi contre l'aéroport pour qu'il cesse tout versement et qu'il procède à la récupération des aides procurées à Ryan air sous la forme de conditions et de redevances préférentielles. Affaire C-284/12, JOUE du 8 septembre 2012, C 273/4. Le débat porte sur la sélectivité des aides.
L'avocat général Paolo Mengozzi a remis ses conclusions le 27 juin 2013 dans cette affaire Deutsche Lufthansa c. Flughafen Frankfurt-Hahn. Il n'y avait pas (encore) de décision formelle de la commission constatant l'existence d'une aide d'État. Tant que la décision n'a pas été rendue, l'aide d'État ne doit pas être accordée. La mesure d'aide doit être suspendue du moment qu'est ouverte la procédure formelle d'examen.

L'arrêt rendu par la CJUE, le 21 novembre 2013, Deutsche Lufthansa c. Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, C-

284/12, va en ce sens.
Le cadre : la Commission a ouvert la procédure formelle d'examen à l'égard d'une mesure étatique non notifiée en cours d'exécution. La juridiction nationale est saisie par un concurrent d'une demande de cessation et d'une récupération des aides.
C'est à la commission qu'il appartient de décider si l'aide est compatible avec le marché intérieur. Les juridictions nationales veillent à la sauvegarde des droits des justiciables jusqu'à la décision finale de la commission. Les juridictions nationales doivent remédier à l'exécution des aides pour le temps à courir jusqu'à la décision de la commission. Elles ne doivent pas prendre des décisions allant à l'encontre d'une décision de la Commission, même si elle revêt un caractère provisoire. Les juridictions nationales sont donc tenues de prendre des mesures. Elles peuvent ordonner la suspension de l'octroi de l'aide ainsi que la récupération des montants déjà versés. Elles peuvent également ordonner des mesures provisoires pour sauvegarder les intérêts des parties concernées.

Si la juridiction nationale est en désaccord avec la commission sur l'ouverture de la procédure formelle d'examen et si elle doute qu'il y ait aide d'État, elle peut demander des éclaircissements à la Commission, elle peut aussi saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle pour apprécier la validité de l'aide.

Aide déjà pleinement exécutée
Le Tribunal de l'UE a eu à connaître, dans un contentieux concernant les aides accordées par des communes à des clubs de foot des Pays-Bas en difficulté, de la demande d'annulation, de la part d'une entité ayant un droit d'acquisition sur un complexe sportif, de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen, décision Gemeente Nijmegen c. Commission du 3 mars 2015, T-251/13. La Commission avait considéré provisoirement que l'opération de rachat constituait une aide d'État et que la compatibilité avec le marché intérieur était douteuse. Dans cette espèce, la mesure d'aide avait déjà été intégralement exécutée, l'aide ne continuait pas à être attribuée. La mesure d'ouverture d'une procédure formelle d'examen ne produisait pas alors d'effets juridiques autonomes. Il était donc hors de la question de suspendre l'aide. Il n'était pas possible d'exiger à ce stade que l'État exige la restitution de l'aide octroyée. Le requérant est irrecevable dans son recours, il ne peut pas attaquer à ce stade de la procédure la décision de la commission d'ouvrir la procédure.

La décision finale
Quand la décision finale est rendue, la Commission conclut à la présence ou à l'absence d'aide illicite. S'il y a constat d'aide illicite, l'auteur de l'aide a l'obligation de procéder à sa récupération. La Commission n'a pas de pouvoir coercitif direct. L'État qui ne procède pas à la récupération manque à ses obligations. Il peut être condamné par la CJUE. Si le remboursement n'est pas opéré, la juridiction nationale saisie par un concurrent peut ordonner sous la contrainte la restitution à l'État. Il va de soi que cette récupération ne peut intervenir que si le bénéficiaire de l'aide est solvable.

La décision de la Commission peut faire l'objet d'une contestation devant la juridiction européenne (le Tribunal).
La décision du Tribunal peut faire l'objet d'un pourvoi en cassation porté devant la CJUE.

ii. Le concurrent qui s'estime lésé par l'aide illicite subit un préjudice, il est désavantagé, il peut agir devant la juridiction civile ou commerciale pour demander réparation de son préjudice financier.
On est alors en matière de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle.

α) Il peut y avoir dans un premier temps une demande de mesures provisoires et conservatoires.

Il est possible que les demandeurs obtiennent une décision dans un État donné et qu'ils veuillent la faire exécuter dans un autre État. Qui peut être ou non un État membre de l'UE.

L'hypothèse où l'État requis est un État membre de l'UE.
Voir l'affaire AS flyLAL- Lithuanian Airlines (en liquidation) contre Air Baltic et société à capitaux publics gérant l'aéroport de Riga, VAS Starptautiska lidosta 'Riga', C-302/13.
Une décision lituanienne doit- elle pouvoir être exécutée en Lettonie ?
Nous disposons des conclusions de l'avocat général Juliane Kokott, présentées le 3 juillet 2014 concernant ce litige

portant sur des mesures provisoires et conservatoires prises en Lituanie contre des intérêts lettons, aéroport et compagnie nationale.
La société lithuanienne se prétend (à tort ou à raison) victime de désavantages en Lituanie et en Lettonie, face à Air Baltic, elle parle d'une situation concurrentielle déloyale. Elle a assigné la compagnie Air Baltic et la société à capitaux publics à 100 % gérant l'aéroport de Riga, réclamant des dommages-intérêts, devant le tribunal de Vilnius (Lituanie). Elle prétend qu'Air Baltic a bénéficié en Lettonie de redevances réduites et a pu ainsi pratiquer des prix de dumping à Vilnius.
La cour d'appel de Lituanie a pris des mesures provisoires graves à l'encontre des défendeurs, la mise sous séquestre des biens des deux sociétés lettones à concurrence des sommes réclamées qui sont d'un montant considérable. Autour de 58 millions d'euros.
La société lituanienne a ensuite demandé au tribunal de Riga (Lettonie) la reconnaissance de l'arrêt rendu en Lituanie. Le tribunal du 1° degré l'a accordé pour l'essentiel. Ainsi que la cour régionale de Riga.
L'affaire a ensuite été portée devant la cour suprême de Lettonie, qui est la juridiction de renvoi et qui pose la question préjudicielle.
Elle demande si on est en matière civile et commerciale et si le règlement européen sur la compétence n° 44/2001 (remplacé par le règlement n°215/2012 du 12 décembre 2012 à compter du 10 janvier 2015) est donc applicable.
Se pose la question de la reconnaissance en Lettonie de la décision lituanienne.
Il est fait état de la conformité ou non de la décision lituanienne à l'ordre public de la Lettonie.
L'avocat général estime que cette action en indemnisation pour abus de position dominante relève de la matière civile et commerciale.
L'avocat général s'interroge sur l'éventuelle application de la clause d'ordre public qui permettrait à la juridiction lettone de refuser la reconnaissance à la décision lituanienne. Ce serait le cas face à la violation manifeste d'une règle de droit considérée comme essentielle dans l'ordre juridique de l'état requis ou d'un droit reconnu comme fondamental dans cet ordre juridique. La décision lituanienne voyait son chiffrage contesté. L'avocat général considère qu'il n'y a pas pour autant atteinte à l'ordre public, il n'y a pas de motifs sérieux pour refuser la reconnaissance.
L'arrêt de la CJUE rendu le 23 octobre 2014 est largement conforme.
L'action exercée en l'espèce vise à obtenir la réparation du préjudice résultant de violations du droit de la concurrence de l'Union, elle relève de la matière civile et commerciale.
Quant à la reconnaissance et à l'exécution des mesures provisoires et conservatoires : la procédure ne doit consister que dans un simple contrôle formel de la part de la juridiction de l'État requis pour l'attribution de la force exécutoire.
Certes, la décision n'est pas reconnue si la reconnaissance est manifestement contraire à l'ordre public de l'État requis. Ce sont les États qui déterminent les exigences de leur ordre public, conformément à leurs conceptions nationales, mais il appartient à la CJUE de contrôler les limites dans le cadre desquelles le juge peut avoir recours à cette notion pour ne pas reconnaître la décision émanant du tribunal d'un autre État membre de l'UE. Le règlement prohibe la révision au fond. Le tribunal requis ne peut recourir au moyen de défense de l'ordre public que si la reconnaissance ou l'exécution de la décision heurtait l'ordre juridique de l'état requis et porterait atteinte à un principal fondamental.
On faisait état en l'espèce d'un défaut de motivation de la décision lithuanienne. L'argument est écarté par la CJUE, il était possible de suivre le cheminement du raisonnement ayant conduit à la fixation du montant des sommes en cause. Les parties avaient la faculté d'un recours et elles en ont usé. Aucune violation de l'ordre public n'a eu lieu. Il n'y avait aucun motif de refuser en Lettonie la reconnaissance et l'exécution de la décision rendue en Lituanie.

β) Le contentieux portant sur le fond.
La demande tend ordinairement à l'obtention de dommages- intérêts et à la cessation de l'illicite.

SOUS-PARAGRAPHE II. LES SUBVENTIONS ACCORDEES AUX TRANSPORTEURS ETRANGERS PAR LES ETATS TIERS

Elles peuvent contribuer à perturber le jeu de la concurrence, voir le règlement n° 868/2004 qu'il est question de modifier ou de remplacer. Les accords bilatéraux indiquent généralement qu'une concurrence loyale doit exister dans le domaine du transport aérien international.

SOUS- CHAPITRE II.
LES COOPERATIONS ENTRE ENTREPRISES DE TRANSPORT

Les transporteurs pratiquent entre eux des formes variées de coopération à géométrie variable.
Ces formes sont mal connues du public. Elles apparaissent au prétoire quand ces accords de coopération sont suspectés de contrevenir au droit anti-trust.
Le droit européen des pratiques anti-concurrentielles
Le règlement n° 487/2009 du 25 mai 2009 du Conseil concernant l'application de l'article [101] à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens.
Sont envisagées des exemptions par catégorie dans le domaine des transports aériens tant pour le trafic intracommunautaire que pour le trafic entre l'Union et les pays tiers.
C'est la Commission qui adopte les règlements d'exemption dans les domaines envisagés par l'article 2 § 1

SECTION I. LES COORDINATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

a. Les accords de représentation commerciale (une compagnie n'a pas dans un aéroport une présence permanente, elle confie sa représentation commerciale à une autre compagnie)
Les contrats d'agence
Les accords interlignes de trafic qui sont les ancêtres des alliances modernes : le voyageur projette un transport donnant lieu à plusieurs vols distincts à faire effectuer par des transporteurs distincts - l'accord interlignes permettait au passager de voyager sur un billet unique, les transferts d'avion sont simplifiés, les réservations faites à l'avance

b. Programmation et coordination des horaires
La commission peut prendre de règlements d'exemption en matière de programmation conjointe et de coordination des horaires de compagnies aériennes

b. Consultations tarifaires. Ententes tarifaires

La Commission sanctionne les transporteurs se rendant coupables d'ententes tarifaires, qui sont ou ont été dans le passé assez fréquentes.

C'est ainsi que le JOUE du 18 octobre 2014 publie, page C 371/11, le résumé de la décision du 9 novembre 2010 par laquelle la Commission a infligé des amendes d'un montant parfois considérable à des transporteurs ayant, en matière de transport de fret, prévu à la charge de leurs clients une surtaxe carburant forfaitaire par kilo sur tous les envois et une surtaxe sécurité. Il y avait eu coordination des politiques tarifaires. Les augmentations s'appliquaient

de façon coordonnée. La Lufthansa a bénéficié d'une immunité, d'autres de clémence.
KLM a demandé, par un recours du 23 janvier 2011, l'annulation de la décision, la réduction de l'amende à titre subsidiaire, affaire T-28/11.
Un recours a également été formé le 24 janvier 2011 par la compagnie Lan de Santiago du Chili, affaire T-40/11.
Un recours a été formé par la Japan Airlines, T-36/11.
Un autre par Cargolux, T-39/11.
Un autre par Cathay Pacific, compagnie de Hong Kong, T-38/11.
Un autre par British Airways, T-511/09.
Un autre par Singapore A., T-43/11.
Un autre par la Deutsche Lufthansa, T-46/11.
Un recours formé par Air Canada, T-9/11.
Un recours émanant de SAS Cargo, T-56-11.
Un recours de Martinair Holland, T-67/11
On en est en mai 2015 au stade des plaidoiries.

La commission européenne peut prendre des règlements d'exemption concernant les consultations tarifaires pour le transport de passagers de bagages et de marchandises sur les services aériens réguliers

c. Accords d'exploitation conjointe de services aériens. Accords de pool
La commission peut prendre des règlements d'exemption à propos des accords d'exploitation conjointe sur des services aériens réguliers nouveaux ou de faible densité

d. La répartition des créneaux horaires

La commission peut exempter les accords relatifs à la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et l'établissement des horaires

e. Exploitation en commun de systèmes de réservation informatisés pour la gestion des horaires, les réservations et la délivrance des billets
Les compagnies ont leur système interne de réservation. Les clients réservent de plus en plus souvent par internet.
Il existe également depuis 20-30 ans des sites centralisés regroupant les offres de différentes compagnies gérés par des sociétés comme Amadeus, Galileo, Sabre fondées initialement par les transporteurs. Nombre de réservations en matière de transports aériens continuent à s'effectuer par les systèmes de réservation par voie informatique dits SIR.
Les personnes qui y ont accès par abonnement se voient communiquer par affichage une information sur les services offerts par les transporteurs, les horaires, les tarifs, les places disponibles et elles font leurs choix : en particulier les agences de voyages pour le compte de leurs clients… Il convient d'imposer un affichage initial qui soit neutre sans favoriser un transporteur participant au système au détriment d'un autre. Il faut accroître la transparence des services de transport proposés par les transporteurs participants, sans influencer indûment les agences et les clients.
La réglementation exige une stricte neutralité et impartialité de la part des « transporteurs associés » qui sont des transporteurs qui exercent le contrôle du vendeur de système.
On nomme « transporteur participant » le transporteur qui assure la distribution de ses produits de transport par l'intermédiaire d'un SIR. Le SIR ne doit pas le faire bénéficier d'un traitement particulier.
Règlement n° 80/2009 du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation des SIR

f. Les accords d'échange de matériel volant. La banalisation

SECTION II. Les ASSOCIATIONS et ententes entre transporteurs

Les formules rencontrées dans la pratique sont diversifiées, elles peuvent aller d'une association à portée limitée jusqu'à la constitution d'une entreprise unique

- constitution de coopératives d'achat de matériel aéronautique

- constitution d'une structure commune pour l'entretien des appareils aériens et l'achat des pièces de rechange

SOUS-SECTION I. LES FRANCHISES

Le franchiseur est en général une compagnie importante, le franchisé qui est souvent une compagnie régionale (ou une filiale) assure un trafic local sous la marque, sous les couleurs et sous le logo du franchiseur.
Le franchiseur fait rémunérer les services qu'il rend. Mise en commun éventuellement des programmes de fidélisation de la clientèle pour les grands voyageurs.

Voir sous l'angle de la soumission à la TVA (billets émis et non utilisés) les relations entre Air France et Brit Air, question préjudicielle posée par le Conseil d'État en date du 12 juin 2014, C-289/14, JOUE du 11 août 2014

SOUS-SECTION II. LES ALLIANCES

On assiste à l'époque contemporaine sous le nom d'alliance à la mise en place de réseaux de transporteurs opérant dans les principales régions du monde : les transporteurs participant à l'Alliance conservent leur personnalité, les prises de participation capitalistique par un transporteur européen dans une entreprise américaine était interdite, réciproquement une entreprise américaine ne pouvait pas prendre le contrôle d'un transporteur européen. L'Alliance doit donner le sentiment auprès de la clientèle qu'il s'agit d'une entreprise unique, gérant un réseau unifié, effectuant des transports aériens dans le monde entier par l'intermédiaire de transporteurs nationaux.

Les grandes alliances mondiales regroupent des transporteurs européens, américains, asiatiques …et effectuent plus de la moitié du trafic passagers au niveau mondial

Sky Team [qui réunit une vingtaine de membres autour d'*Air France* - KLM et de Delta, Aeroflot, Aerolineas Argentinas, Kenya A, Middle East A, Saudia : siège du management à Schiphol]

Star Alliance [26 membres autour de la *Lufthansa* / Air Canada / United Airlines / LOT / TAP / SAS / Adria / Thaï Airlines ; le support de l'alliance fondée en 1997 est une société de siège allemand implantée à Francfort]. C'est la plus importante des alliances existantes.

oneworld Alliance [autour de *British* Airways / Iberia / et American Airlines / TAM Linhas / Air Berlin ; le support : une société ayant son siège à New York]

L'alliance peut être analysée dans certains cas comme un éventuel préliminaire à des opérations futures de fusions ou de concentration d'entreprises.

Le fonctionnement des alliances

1. Le fonctionnement interne de l'alliance de transporteurs aériens

. Le fondement juridique de l'alliance : un contrat international de co-entreprise, un accord instituant l'équivalent d'un GIE ou d'une société en participation, l'alliance a le plus souvent une société commerciale personnifiée comme support.
Les transporteurs face à la crise économique, à la récession, au prix du carburant, doivent réduire leurs coûts pour survivre. L'alliance entre transporteurs permet des économies d'échelle sur la maintenance, la restauration et l'assistance aéroportuaire.
L'alliance peut être à géométrie variable : un noyau dur, un accord cadre, le partage de code, les programmes de

fidélité, l'utilisation des salons d'attente. Certains membres de l'alliance peuvent nouer entre eux une coopération plus poussée,
. Le gouvernement de l'alliance
. Les aspects financiers. Des flux financiers se produisent entre les compagnies adhérant à l'alliance. La compagnie qui place les billets prend une commission sur le prix des vols effectués par les alliés. L'éventuel partage des coûts et des revenus dans l'exploitation en commun de certaines lignes.

2. L'alliance dans ses relations avec les passagers demandeurs d'un transport constitué de plusieurs vols

Les transporteurs réunis dans l'alliance offrent à la clientèle un grand nombre de destinations.
Le billet unique est délivré au passager qui va effectuer une série de vols. Un seul enregistrement.
Chaque compagnie aérienne est identifiée par un code composé d'un ensemble de 2 lettres. Le partage de code d'identification est défini, par un texte européen, comme un ensemble de dispositions par lesquelles un exploitant place son code d'identification sur un vol effectué par un autre exploitant, il vend et il émet des titres de transport pour ce vol, alors qu'il ne l'effectue pas personnellement. Le transporteur exploitant vend et délivre des titres de transport portant son code pour des vols qui seront en fait effectués par une autre compagnie
Lorsque l'accord relatif au partage de code implique l'exploitant d'un pays tiers, l'autorité publique effectue une vérification sous l'angle de la sécurité, ARO.OPS.105 elle s'assure que l'exploitant extra européen satisfait aux normes de l'OACI.
Les escales et les correspondances : les salons d'attente
La politique de fidélisation de la clientèle par l'attribution de points ou de milles - calculés au niveau de l'alliance - donnant des voyages gratuits

La légalité des alliances : la compatibilité des alliances avec le droit antitrust : le maintien de la concurrence : les transporteurs membres de l'alliance risquent sur certaines plate formes d'être les seuls à intervenir ; il sera ainsi difficile à d'autres transporteurs d'entrer sur un tel marché.

La validité des alliances est, dans l'ensemble, tolérée, à la condition que les transporteurs prennent un certain nombre d'engagements.

Le droit européen

Communication de griefs le 15 juin 2006 par la Commission aux transporteurs membres de l'alliance Sky Team. Ces transporteurs répondent et prennent divers engagements, 2007/C 245/13, JOUE 19.10.2007. Ils s'engagent à libérer des créneaux horaires pour permettre à des concurrents d'exploiter de nouveaux services et de partager les programmes de fidélité avec le nouvel arrivant, conclure avec lui des accords interlignes pour offrir des voyages aller et retour, un premier vol exploité par le nouvel arrivant, le second par les parties à l'alliance …

L'entreprise commune de partages des recettes entre British Airways, American Airlines et Iberia, couvrant leurs services de transport de passagers sur des liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord : coopération sur les horaires, les capacités, les tarifs, les stratégies commerciales : la Commission craint l'existence d'atteinte à la concurrence sur un certain nombre de ces lignes, la concurrence disparaît ente les trois transporteurs, elle peut être difficilement exercée par des transporteurs concurrents. La Commission agrée des engagements pris par les trois compagnies : abandon de créneaux horaires à Londres pour permettre des vols de la part de concurrents, ouverture des programmes de fidélisation aux clients des concurrents, disponibilité à conclure avec des concurrents des accords de combinabilité (sic) tarifaire …, communication de la Commission 2010/C 58/07, JO 10.3.2010.

La commission a publié une communication, en conformité avec l'art. 27 du règlement n° 1/2003 dans l'affaire COMP/39.595, JOUE du 21 décembre 2012, C 396/21 : le point de départ est la constitution d'une entreprise commune entre Air Canada, United Airlines, Continental Airlines et Lufthansa pour l'ensemble de leurs services sur les marchés transatlantiques, au sein de cette entreprise commune ces transporteurs (qui relèvent de Star Alliance) coopèrent en matière de tarifs, de capacités, d'horaires et de stratégies commerciales ; la commission a relevé en particulier des restrictions du jeu de la concurrence sur la liaison Francfort – New York pour les passagers de première classe. Les parties concernées ont proposé des engagements pour correspondre aux préoccupations de la Commission : libérer des paires de créneaux horaires au profit de concurrent, conclure avec des concurrents des accords de combinabilité tarifaire, ouvrir à des concurrents les programmes de fidélisation. La Commission a décidé

le 23 mai 2013 de rendre ces engagements obligatoires, JOUE du 13 juillet 2013.

La Commission européenne a connu d'un accord de co-entreprise consistant de la part d'Air France, KLM et Delta dans l'exploitation en commun des services de transport sur les liaisons Atlantique Nord. La coopération porte sur les tarifs, les capacités, les horaires et les stratégies commerciales. La Commission craint une restriction de concurrence sur les liaisons Amsterdam New York, Paris New York et Rome New York, la concurrence a cessé sur ces trois liaisons. Les compagnies, pour éviter une condamnation, ont accepté de prendre des engagements : libérer des créneaux au choix d'une compagnie désirant entrer et desservir la ligne, conclure des accords de combinabilité tarifaire avec un prestataire rival, conclure des accords portant sur les quotes-parts sur le trafic, ouvrir les programmes de fidélisation. Voir la communication de la commission publiée au JOUE du 23 octobre 2014 C 376/12.

Le droit américain
10 juillet 2009 : le secrétaire américain aux transports, USA DOT, Department of transportation, accorde une immunité antitrust à différentes compagnies constituant l'alliance Star alliance

Sous- Section III. Les concentrations entre entreprises de transport aérien

Certains observateurs pronostiquent la probable apparition à moyen terme de grands mastodontes du transport aérien mondial.
Des concentrations interviennent déjà entre compagnies européennes.
En Europe, la Lufthansa contrôle et a fait entrer dans son groupe des compagnies belge, suisse, autrichienne.
Air France et KLM sont des compagnies filiales de la holding Air France - KLM
British Airways et Iberia dépendent de la même holding
Aux États-Unis, des concentrations ou des fusions ont été également réalisées.

D'importants obstacles de droit subsistent pour instituer un groupe de sociétés réunissant des compagnies relevant de différentes souverainetés.
Le souci de l'indépendance nationale : l'interdiction classique des prises de contrôle du capital dans les compagnies étrangères. Une compagnie européenne ne peut pas contrôler une compagnie américaine, une compagnie américaine ne peut pas contrôler une compagnie européenne.
Les choses changent doucement.
Peut-on imaginer à terme une holding contrôlant des compagnies européennes et des compagnies américaines ?
Quelles sont les solutions actuelles ?

Les solutions issues de l'accord aérien entre l'Union européenne et les États-Unis.
Il faut distinguer entre la prise d'une participation dans le capital, la détention des droits de vote à l'assemblée, la nationalité des dirigeants et la composition des conseils d'administration.
Aux États-Unis, le président et les 2/3 du conseil d'administration et des membres de la direction doivent être en principe citoyens américains ; au moins 75 % des actions avec droit de vote doivent être la propriété de citoyens américains ; la société doit être sous le contrôle effectif de citoyens américains.

Accord Europe/ États-Unis en deux temps

L'accord initial : l'accord de transport aérien du 27 avril - 30 avril 2007. Application provisoire à partir du 30 mars 2008

Annexe 4

Les américains peuvent-ils détenir des participations dans le capital des sociétés européennes de transport aérien ?
Oui, mais à la condition que les européens demeurent propriétaires majoritaires et que le transporteur aérien européen demeure sous le contrôle effectif de ressortissants européens.

Les européens peuvent-ils détenir des actions dans le capital des compagnies américaines de transport aérien ? Oui, mais sous 2 conditions :
1. Les ressortissants étrangers ne doivent pas détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'une société américaine.
2. Les ressortissants étrangers ne sont pas autorisés à détenir le contrôle effectif d'un transporteur aérien des États-Unis
Si des européens détiennent 25 % des actions avec droit de vote et/ou 49, 9 % du capital, cette détention n'est pas en soi constitutive d'un contrôle du transporteur américain. La situation n'est donc pas interdite.
En revanche, si des ressortissants européens détiennent plus de 50 % du capital d'un transporteur américain, il n'y a pas là une présomption de contrôle, cette détention est examinée cas par cas.

Le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010 modifiant l'accord de transport
Le protocole est appliqué à titre provisoire dans la mesure autorisée par le droit interne, à compter de la date de la signature.

Nouvelle rédaction de l'article 21 de l'accord : extension des possibilités. Faciliter l'accès des transporteurs aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale.
Le comité mixte examine les modifications législatives.
Les rédacteurs de l'accord ont envisagé un éventuel assouplissement du dispositif protectionniste américain, tout dépendant de l'évolution de la législation votée par le Congrès : le comité mixte confirmera alors que les dispositions législatives et réglementaires des États-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs (américains), ainsi que le contrôle effectif des compagnies de transport américaines par des ressortissants européens.
Si cette hypothèse se réalise, l'Europe autorisera - sur la base de la réciprocité - les américains de détenir une participation majoritaire dans les transporteurs européens et de prendre le contrôle effectif de compagnies européennes.

Les solutions figurant dans l'accord aérien entre l'Europe et Israël du 10 juin 2013, art. 5 : le comité mixte peut autoriser un investisseur européen à prendre une participation majoritaire dans le capital d'un transporteur israélien ou en prenne le contrôle, et réciproquement

Le droit antitrust

Législation interne applicable aux concentrations de dimension moyenne

Législation européenne
Règlement n° 139/2004 du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations.
Les prises de contrôle opérant entre entreprises européennes sont en général validées sous conditions. L'hostilité de la Commission européenne à la création de lignes à monopole

. Air France KLM : rejet par le tribunal de première instance, 4 juillet 2006, T-177/04, de la demande d'easyJet d'annulation de la décision de 2004 autorisant la concentration entre Air France et KLM

. La volonté de Ryan air de prendre le contrôle d'Aer Lingus : décision de la Commission du 27 juin 2007 déclarant l'opération incompatible avec le marché commun, JOUE 20.2.2008 : l'opération aboutirait à un monopole sur 22 liaisons.
Rejet de la demande d'Aer Lingus tendant à interdire à Ryan air d'exercer ses droits de vote dans Aer Lingus, ordonnance président tribunal 1° instance, 18 mars 2008.
Ryan air a relancé le projet d'OPA sur son rival irlandais, notification 2009/C 14/13, JO 21.1.2009.

À nouveau, notification reçue par la Commission européenne d'un projet de concentration par lequel Ryan air prend le contrôle d'Air Lingus par offre publique d'achat annoncée le 19 juin 2012, JOUE du 2 août 2012, C 231/4.
La Commission a déclaré dans une décision du 27 février 2013 ce projet de concentration incompatible avec le marché intérieur, JOUE du 30 juillet 2013, C 216/22. La Commission se refuse ainsi à favoriser la naissance d'un

transporteur important basé sur l'Irlande et plus largement sur les îles britanniques. On peut se demander si cette politique est bien perspicace et si cette application mécanique du droit anti trust est conforme à l'intérêt général. Ryan air n'a pas que des amis.

. Une décision du 17 décembre 2008 autorisant KLM - contrôlé par la société holding Air France KLM - à prendre le contrôle de la société charter et transport régulier Martinair : l'offre en gros de places d'avion aux voyagistes constitue un marché distinct du marché de la fourniture de services de transport aux clients finaux (= passagers isolés), JO 4.3.2009

. Une décision du 22 juin 2009 valide une opération de concentration par laquelle Lufthansa prend le contrôle de la société holding qui détient Brussels Airlines, JOUE 4.12.2009. Abandon de créneaux horaires sur quatre liaisons.

. Une décision de la Commission du 28 août 2009 valide l'opération par laquelle Lufthansa acquiert le contrôle exclusif d'Austrian Airlines OS, JOUE du 22.1.2010. Lufthansa a accepté de libérer certains créneaux horaires sur certains aéroports européens. Une décision du même jour concerne l'aide accordée par l'État autrichien pour travailler à la restructuration de la compagnie autrichienne, JO 9.3.2010, la compagnie s'est astreinte à réduire pendant plusieurs années sa capacité en sièges-km.
Cette décision a fait l'objet d'un recours de la part de Nikki Luftfahrt, T-162-10. Arrêt rendu par le tribunal le 13 mai 2015. Le recours est rejeté.

. La concentration entre British Airways et Iberia. Absence d'opposition de la part de la Commission, 14 juillet 2010 Virgin Atlantic Airways a formé le 1° août 2012 un recours, contestant une décision de la Commission du 30 mars 2012 rendue dans une affaire IAG/bmi, JOUE du 29 septembre 2012, affaire T-344/12

. La concentration entre Olympic Air et Aegean Airlines. Opposition, 26 janvier 2011. Recours introduit le 4 avril 2011 demandant au Tribunal de l'UE d'annuler la décision de la Commission du 26 janvier 2011, affaire T-202/11. Iterum concentration notifiée le 28 février 2013 à la commission entre Aegean et Olympic Air, JOUE du 9 mars 2013, C 70/30. La commission engage la procédure le 23 avril 2013, JOUE du 30 avril 2013 C 124/1.
La commission européenne a autorisé, le 9 octobre 2013, le rachat d'Olympic par Aegan. Si ce rachat avait été refusé, Olympic aurait de toute manière disparu.
Cf. Girard, Revue droit tr. janvier 2014, Chr. 1, n°18.

. Notification du projet de concentration entre United Airlines et Continental Airlines, 21 juin 2010

. Décision de la Commission en date du 14 novembre 2012 : IAG acquiert British Mitlands Limited, sous condition de libérer des créneaux horaires à Heathrow, la commission a préféré sur une liaison avec Édimbourg l'offre présentée par Virgin Atlantic à celle présentée par Air Lingus. Cette compagnie demande l'annulation de la décision, affaire T-101/13, JOUE du 6 avril 2013, C 101/31.

. Notification, le 13 mai 2013, d'un projet de concentration : Delta et Virgin Group Holdings (groupe dans le secteur du divertissement et du transport) se proposent d'acquérir en commun le contrôle Virgin Atlantic VAL (holding contrôlant Virgin Atlantic Airways, R.U., et Virgin Holidays, voyagiste), JOUE du 23 mai 2013

. Notification, le 18 juin 2013, d'un projet de concentration par lequel US Airways Group fusionne avec AMR Corporation (qui fournit des services sous la marque American Airlines), JOUE du 26 juin 2013.
La Commission, le 5 août 2013, a décidé de ne pas s'opposer à la concentration, JOUE du 27 septembre 2013.

. Notification le 14 novembre 2014 d'un projet de concentration par lequel Travel Service (transports sous la marque Smar Wings) et Cesky Aeroholding (holding publique) acquièrent le contrôle en commun de Ceské Aerolinie, JOUE du 21 novembre 2014, C 417/12. La Commission en date du décembre 2014 a décidé de ne pas s'y opposer, JOUE du 17 février 2015.

. La Commission ne s'oppose pas, dans une décision du 14 novembre 2014, à la concentration Alitalia / Etihad, JOUE du 30 janvier 2015, C 31/1

CHAPITRE II. LES OPERATEURS DU SPATIAL

Certaines entreprises se spécialisent dans le lancement de satellites ; d'autres entités de droit public ou de droit privé ont pour objet l'exploitation de satellites, c'est le cas des sociétés exploitant les satellites de télécommunications.

Section I. Les entreprises de lancement

Il existe un certain nombre d'entreprises présentes sur le marché très étroit du lancement d'objets spatiaux.
Ces entreprises de services de lancement étaient historiquement dépendantes des États.
Les clients souhaiteraient avoir le choix entre plusieurs entreprises de lancement.
L'Europe craint la concurrence d'entreprises américaines innovantes et attractives à raison de prix inférieurs

La France et l'Europe

La société Arianespace
Création en 1980, la France étant l'État de lancement et de juridiction pour les activités Ariane. Siège à Évry.
Arianespace est à l'origine une création du CNES. Les actionnaires de référence : le CNES en 2011 détenait 34 % du capital, Astrium 30 %, Safran détient une participation. Arianespace assure pour le compte de clients la conduite des opérations de lancement. Filiales dans la réassurance et le financement. Président, Stéphane Israël.
L'agence de lancement doit se procurer les engins lanceurs auprès des industriels.
En date du 1° février 2012, Arianespace avait procédé à 204 lancements d'Ariane, 26 lancements par Soyouz et préparait le lancement de Vega. Elle disposait d'un carnet de commandes pour plus de 3 ans d'activité. Il devrait y avoir, en 2014, 14 lancements avec Ariane 5, 4 avec Soyouz et deux avec Vega. Un lancement par mois. 10 tirs en 2013.
Il fallait en 2014 procéder au lancement des satellites du programme Galileo ainsi que de ceux d'O3b Networks.
Arianespace se flatte de 57 lancements réussis d'Ariane 5 depuis 11 ans.

Les structures capitalistes devraient évoluer sensiblement avec les travaux d'Ariane 6.
Une entreprise commune, 50 % chacun, nommée Airbus Safran Lauchers, ASL, dont le siège est à Issy -les-Moulineaux, a été créée début 2015. Cette société est destinée à contrôler ou absorber Arianespace. Le CNES céderait ainsi sa participation dans le capital d'Arianespace. On parle de 2016. Il y aurait certaines difficultés, en particulier d'ordre financier. Cette société serait ainsi à la fois, constructeur de lanceurs Ariane 5 et 6, et entreprise de lancement.
Ariane 6 devrait avoir un coût de lancement de 70 millions de dollars.

Les États-Unis

Plusieurs intervenants américains

Il existe une société née d'une alliance entre Boeing et Lockheed Martin : United Launch Alliance, qui a son siège à Denver dans le Colorado

SpaceX. Lancement effectué à partir de Cap Canaveral le 3 décembre 2013 par Space X, animée par un américano - sud- africain Elon Musk, d'un satellite de télécommunications, grâce à la fusée Falcon pour le compte de la société SES. SpaceX « casse » les prix. Lancement le 6 janvier 2014 d'un satellite de communications. Lancements de petits satellites proposés pour 55 millions de dollars, l'européen demanderait 100 millions de dollars. Pour les vols effectués pour le compte de la NASA, l'opérateur facture entre 120 et 140 millions de dollars.
SpaceX a présenté le 29 mai 2014 son vaisseau Dragon V2 pour acheminer dans les trois ans des astronautes américains vers l'ISS. Il s'agit pour les américains d'échapper au monopole de la fusée Soyouz.
La presse fait état, le 12 janvier 2015, du lancement de la capsule Dragon dans l'espace, cette capsule s'est amarrée à la station spatiale internationale pour y livrer du matériel. La capsule avait été lancée grâce à une fusée Falcon-9. La récupération du premier étage du lanceur a échoué. Il s'agissait de la 5° mission de ravitaillement de l'ISS sur les 12

prévues ; le contrat prévoit un coût d'un milliard 6 de dollars. La capsule doit revenir sur terre dans un mois. Tentatives pour obtenir une fusée lanceur réutilisable. Des échecs. 14 avril 2015, retour d'une fusée Falcon 9, retour du premier étage d'une fusée, devant se poser sur une barge au large de la Floride, la fusée a explosé en touchant le sol.

Les russes : les accords avec les européens. Starsen, filiale entre Arianespace et Ros cosmos pour effectuer des lancements depuis la Guyane
ILS International Launch Services, plus russe qu'américain

Mitsubishi Heavy Industries procède à des lancements principalement pour le compte de l'État japonais, voire de l'institut de recherche spatiale de Corée.

L'opérateur de lancement travaille pour la Défense, pour les gouvernements dans le cadre de lancements civils ou pour des entreprises privées.
Les crises : les échecs, l'étroitesse du marché, les coûts

L'autorisation préalable par l'autorité publique.
L'opération de lancement présente des risques pour les personnes et pour les biens matériels, aussi est-elle soumise à l'autorisation ministérielle. Le législateur entend que l'opérateur avant de procéder au lancement établisse la preuve qu'il maîtrise les risques. On mène au préalable des études de dangers, des études d'impacts, on établit des plans de maîtrise des risques.
La délivrance des autorisations pour procéder au lancement.
L. 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales, art. 2
D. n° 2009-643 du 9 juin 2009 relatif aux autorisations.
A. 31 mars 2011 relatif à la réglementation technique.

La loi détermine quelles sont les opérations qui sont soumises à l'autorisation du ministre chargé de l'espace.

Tout d'abord, tout opérateur, quelle que soit sa nationalité, qui entend procéder au lancement d'un objet spatial à partir du territoire national (ou à partir de moyens ou d'installations placés sous juridiction française) doit demander une autorisation à l'administration : en clair, l'autorisation est requise si le lancement doit s'opérer depuis Kourou. L'opération est également requise si l'opérateur projette un retour de l'objet spatial sur territoire français (ou sur moyens et installations sous juridiction française). La norme n'est guère pour le moment d'actualité puisque les navettes spatiales ne font pas retour à Kourou.

Est également soumis à autorisation l'opérateur français qui veut procéder à un lancement à partir d'un État étranger [le législateur revendique ici une compétence extra territoriale] ou à partir d'un espace qui n'est pas soumis à une souveraineté étatique, comme la haute mer, voire un corps céleste ou un objet placé sur orbite. L'État français revendique une compétence personnelle au titre de la nationalité française de l'opérateur. Il risque d'ailleurs d'être déclaré État de lancement et encourt à ce titre une responsabilité internationale. L'autorisation obéit alors à un régime simplifié, voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 118, p. 186.

L'exigence de l'autorisation ne concerne pas que l'agence de lancement, elle s'applique également à la personne physique de nationalité française ou à la personne morale de siège français qui entend faire procéder au lancement d'un objet spatial, c'est-à-dire le client : l'agence scientifique, la société exploitante et propriétaire de satellites de télé communications

Le tout sous sanction pénale, art. 11.

À côté des autorisations qui sont données ad hoc, la loi du 3 juin 2008, art. 4 al. 3, prévoit un système de licences conférées pour 10 ans maximum. Les licences attestent qu'un opérateur spatial justifie de garanties morales, financières et professionnelles. Les licences peuvent attester la conformité des systèmes et procédure avec la réglementation technique. Les licences peuvent valoir autorisation pour certaines opérations.

En ce qui concerne le processus administratif, le demandeur dépose une demande d'autorisation.
Cette demande comporte une première partie administrative : l'honorabilité, les garanties financières …
Il y a une deuxième partie : le Dossier technique. Exigences techniques pour les opérations de lancement. Établissement d'une notice générale de conformité. Étude de dangers. Étude d'impact sur l'environnement de l'opération envisagée. L'opérateur met en œuvre les plans de maîtrise des risques. Exigences système qualité. L'opérateur doit faire appliquer les dispositions sur la conformité par ses cocontractants, sous-traitants et clients.
L'arrêté du 31 mars 2011 fixe des exigences techniques spécifiques pour les opérations de lancement.
L'opérateur de lancement doit justifier de l'aptitude du système de lancement et de ses sous- systèmes à remplir la mission : la maîtrise des processus industriels de fabrication, de contrôle et de mise en œuvre, la démonstration de la fiabilité du lanceur, les objectifs pour la sécurité des personnes, risque au lancement, risque lors de la phase de retour des éléments du lanceur. L'objet lanceur doit être conçu pour limiter la production de débris spatiaux.

Mireille Couston, Droit spatial, p. 176 et suivantes.

Le ministre transmet la demande au CNES qui contrôle la conformité des systèmes et procédures, le président du CNES donne son avis au ministre. L'autorité ministérielle prend ensuite la décision, positive ou négative.

Les autorisations délivrées par le ministre peuvent être retirées ou suspendues en cas de manquement, art. 9

L'art. 11 du décret envisage la possibilité de soumettre en amont au CNES un dossier permettant d'attester en préliminaire la conformité des systèmes à la réglementation technique.

Le CNES élabore un guide des bonnes pratiques en concertation entre les industriels et les opérateurs, art. 54 de l'arrêté.

Section II. Les opérateurs et les exploitants d'objets spatiaux

I. Les opérateurs des télécommunications

En faisant acception des États et des personnes publiques qui utilisent les engins spatiaux pour des finalités militaires ou de recherche scientifique, ce qui retient davantage l'attention ce sont les exploitants privés ou semi privés de produits satellitaires qui les utilisent pour l'information météo, pour la téléphonie, les télécommunications et la télévision.
Ces activités de télécommunications connaissent la concurrence du câble et de la fibre optique.

Les opérateurs agissant à travers le monde étaient initialement des organisations inter-gouvernementales.
Les organisations internationales ont subsisté, en tant qu'autorité de tutelle, mais l'activité économique a été le plus souvent dévolue à des entités capitalistiques privatisées contrôlées par des fonds d'investissement exigeant des rendements rapides et élevés.

EUMETSAT, organisation européenne pour l'exploitation des satellites de météorologie

INTELSAT, les Bermudes, filiales à Washington.
Malavialle, Acteurs publics et privés dans la construction du système global Intelsat, Mélanges Courteix, p. 177.
L'exploitation est transférée depuis 2001 à une société privée ; l'organisation inter-gouvernementale ITSO regroupant 148 États a été maintenue pour faire respecter par la société Intelsat les principes fondamentaux.

IMMARSAT, Londres : pour améliorer les communications maritimes (système mondial de détresse et de sécurité en mer, SMDSM), aéronautiques et mobiles terrestres, téléphonie satellitaire, 11 satellites en orbite géostationnaire.
En dépendance de l'IMSO, organisation internationale de télécommunications par satellites.

EUTELSAT, Paris. Prévu initialement pour les besoins de l'Europe occidentale. Existe l'organisation européenne de télécommunications par satellite Eutelsat IGO, 48 états européens, qui a les fréquences et les positions orbitales et qui a pour mission de faire observer certains principes par la société commerciale. Eutelsat SA est l'un des trois premiers opérateurs de services fixes par satellite. La société holding Eutelsat Communications contrôle 93 % du capital d'Eutelsat SA. 3700 chaînes de télévision sont diffusées par des satellites d'Eutelsat. 27 satellites. Contrôle opéré par l'autorité de régulation des télécommunications et par le conseil supérieur de l'audio-visuel à raison du siège situé en France.

SES, société européenne de satellites, siège à Betzdorf dans le grand' duché de Luxembourg, avec SES Astra comme filiale en Europe (le premier système de satellites diffusion directe par satellite DTH européen) et SES World Skies à Princeton N.J.

ARABSAT, Riyad, Arabie saoudite

Les opérateurs spatiaux sont soumis à la tutelle, à l'autorisation et au contrôle de leur gouvernement, celui du siège.

Maîtrise en orbite
L'opérateur spatial qui entend assurer la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace extra atmosphérique est soumis à autorisation administrative, art. 2, 3°, de la L. 3 juin 2008. Le décret du 9 juin 2009 consacre ses articles 13 et 14 à la maîtrise d'un objet spatial. Ces opérations techniques sont réalisées par l'opérateur spatial lui-même ou par des personnes agissant sous son autorité. Elles concernent en particulier les manœuvres de mise à poste, de maintien à poste, les manœuvres orbitales ainsi que la désorbitation. L'arrêté du 31 mars 2011 contient des dispositions concernant la maîtrise et le retour sur terre d'un objet spatial. Le demandeur fait la description de l'opération spatiale, il précise l'orbite de référence, les moyens pour y accéder : injection, mise à poste, les moyens pour s'y maintenir : maintien à poste, la capacité de contrôler l'objet : existence des stations sol, du centre de contrôle ou de l'autonomie bord. Notice de conformité. Étude des dangers : dommage aux personnes, production de débris spatiaux, collision avec un objet spatial habité ou un satellite en orbite géostationnaire, dispersion de matière radioactive. Rédaction d'une étude d'impact. Les plans de maîtrise des risques. Exigences système qualité. L'arrêté fixe des normes pour le retour sur terre d'un objet spatial. On envisage la destruction intentionnelle de l'objet spatial en cas de nécessité : destructions à une altitude basse pour limiter la durée de vie en orbite des fragments

II. Les exploitants d'engins de transport
On peut faire état des compagnies qui se proposent d'offrir à une clientèle fortunée un transport temporaire dans l'espace.

Une dépêche de l'AFP du 30 mai 2014 annonce que la FAA a autorisé la compagnie Virgin Galactic fondée par Richard Branson à effectuer des vols commerciaux dans l'espace. Les engins sont destinés à être lancés depuis une base située dans le Nouveau Mexique.

SOUS-TITRE II. L'AVIATION LEGERE ET SPORTIVE

Aviation de plaisance, de loisir et de tourisme. Pratique des sports aériens

Chapitre I. La pratique de l'aviation légère et sportive

Sous - Chapitre I. Les acteurs de l'aviation légère et sportive

Aéro-clubs et associations aéronautiques

Les dirigeants, les mécaniciens, les pilotes - instructeurs
Le pilote privé est un pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs lors de vols exploités contre rémunération
Les parachutistes professionnels et la licence correspondante. Le parachutisme sportif relève du ministre des sports, D. 13 mai 1975

Les associations aéronautiques sont affiliées à des fédérations reconnues à l'échelon national

Le conseil national des fédérations aéronautiques et sportives CNFAS

L'Aéro-club de France assure la représentation de la France auprès de la fédération aéronautique internationale

L'association Europe Air Sport
FAI the International Air Sports Aviation

Les activités des aéro-clubs : permettre à leurs adhérents la pratique de la navigation aérienne. L'aéro-club met des appareils aériens à la disposition de ses adhérents. Cotisations et participation aux frais. Vols d'initiation. Aider à la formation des navigants non professionnels.
Les aéro-clubs sont en principe des organismes sans finalité lucrative, ils n'ont pas vocation à se transformer en transporteurs aériens publics. Voir infra pour l'incidence du para commercialisme

La formation et la discipline du personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile
Le droit interne subit la concurrence grandissante du droit européen, qui réglemente non seulement la formation et les licences du personnel de l'aviation commerciale mais également celles relatives aux pilotes ne relevant pas de l'aviation commerciale. Consulter infra au titre IV les dispositions concernant les navigants.
Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs)
Arrêté du 5 février 2015 portant création de la mention « vol à voile » du diplôme d'état de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialisé « perfectionnement sportif »
Difficulté récente en provenance de la réglementation européenne obligeant les organismes de formation à obtenir une certification.
Règlement n° 965/2012 (modifié par le règlement n° 379/2014 du 7 avril 2014), article 5 § 5.
Lorsqu'ils assurent une formation en vol (à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union) les organismes de formation (dont le principal établissement se trouve dans un État membre) (et qui sont agréés conformément au règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 sur les exigences applicables au personnel navigant de l'aviation civile) exploitent
- les avions et les hélicoptères à motorisation complexe conformément aux dispositions de l'annexe VI
- les avions et les hélicoptères à motorisation non complexe et les ballons et planeurs conformément à l'annexe VII

Il existe des dispositions relatives à la formation des pilotes d'avions et de planeurs pour la pratique de la voltige aérienne, arrêté du 2 juillet 2007 modifié par un arrêté du 8 janvier 2015.
L'arrêté du 4 mars 2015 modifie les arrêtés du 31 juillet 1981 et du 17 août 1978 prévoit la conversion de brevet et licence de pilote de planeur en titres européens.

Sous - Chapitre II. Les autorisations requises

Les intervenants doivent observer tant la législation sportive que la législation européenne et nationale des transports. La pratique relève parfois des comportements en marge de la légalité.

§ I. Au regard de le la réglementation des activités sportives

Le code du sport
L'enseignement du sport contre rémunération
L'obligation de qualification : la détention d'un diplôme

L’obligation de déclaration de l’activité auprès du préfet, art. R. 212-85 du code du sport
Le vol libre
Pilote de parapente : brevet d’État d’éducateur sportif option parapente et obligation de déclaration d’activité
Le parachutisme
Les descentes en parachute sont effectuées conformément à la législation, SERA.3125

Le droit européen connaît le « vol de compétition ».
Il s’agit d’une activité de navigation aérienne consistant à utiliser un aéronef pour des courses ou des concours (ainsi que pour s’y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours). Premier alinéa de l’article 2 du règlement n° 965/2012.

§ II. Au regard de la réglementation des déplacements aériens

Les aéro-clubs, les associations et les pilotes privés peuvent-ils donner des baptêmes de l’air et effectuer des promenades aériennes ?
À titre gratuit ? À titre onéreux ? À titre exceptionnel ? À titre d’activité habituelle ?
La pratique du para -commercialisme.
Les exigences de sécurité prises en considération par le droit européen.
La responsabilité et l’attestation d’assurance.

I. Le déplacement aérien ou la promenade aérienne donné à titre gratuit ou sans recherche du lucre

Le droit européen n'exige une licence d’exploitation que pour l’entreprise qui effectue des transports aériens à titre onéreux ou qui a recours à une location ; a contrario en l’absence d’onérosité ou de location, la pratique est libre, art. 3 § 1 règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008

Les pouvoirs publics sont cependant soucieux de faire respecter les exigences de sécurité.

Les exploitants d’avions et hélicoptères à motorisation *complexe* utilisés à des fins non commerciales déclarent qu’ils ont les capacités et les moyens d’assumer les responsabilités liées à l’exploitation de tels aéronefs et exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VI, art. 5 § 3 du règlement n° 965/2012.
En cas d’exploitation spécialisée non commerciale, ils exploitent les aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VIII.

Les exploitants d’avions et hélicoptères à motorisation non complexe et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l’annexe VII. Art. 5 du règlement n° 965/2012, § 4.

Le cas intermédiaire : les vols à frais partagés.

Le pilote ou l’aéro-club demande une participation aux frais comme à la dépense de carburant, il n’y a pas de prix du passage, il n’y a pas de transport aérien public : tribunal de police de Lorient, 13 nov. 1995, RFDA 1996.396, relaxe

Le règlement n° 965/2012 permet à l’exploitant d’aéronefs à motorisation non complexe d’effectuer les vols conformément à l’annexe VII, par dérogation à l’article 5 § 1 à 6, en présence de vols à frais partagés effectués par des particuliers. Plusieurs conditions :

1. Le coût direct doit être réparti entre tous les occupants de l’appareil, y compris le pilote
2. Le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas 6.

II. Le vol organisé à titre onéreux

Le passager paie un prix pour rémunérer le passage

Le droit européen connaît le « vol de découverte » : article 2, chiffre 9, du règlement modifié n° 965/2012
C’est un vol effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

Il consiste en un voyage aérien de courte durée.
Il est proposé par un organisme de formation agréé ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres.

A) Les vols locaux

Ce sont des vols en circuit fermé : absence d'escale : vol aller- et- retour au même aérodrome

Les vols locaux n'entrent pas dans le domaine d'application du règlement européen n° 1008/2008 exigeant une licence d'exploitation.
D'autres dispositions européennes pourraient exiger la détention du CTA, le droit interne exige ou dispense du CTA et de la licence dans certaines limites.

1°) L'organisation par des aéro-clubs

Les vols organisés par les aéro-clubs sont soumis à une double réglementation, l'une générale, l'autre spéciale : il y a cumul de réglementation à observer.

1. La soumission au droit commun applicable aux transporteurs

L'application de l'article R. 330-I, CAC
Certains vols locaux de petite ampleur n'exigent ni CTA ni licence d'exploitation
Au-delà des seuils, CTA et licence sont exigés, en ce sens un arrêt du Conseil d'État du 19 mars 2002, RFDA 2002.89, rejetant le recours en annulation du décret : le droit spécial remontant à un décret du 28 septembre 1998 ne chasse pas le droit commun.

2. Le droit spécial prévu à l'article D. 510-7 CAC
L'origine du texte : la concurrence à la Réunion entre pilotes professionnels à prix élevés et aéro-clubs à coûts bas
Le pouvoir réglementaire admet sous conditions la possibilité pour les aéro-clubs de faire effectuer des vols locaux à titre onéreux
Le dispensateur du vol : un aéro-club agréé ayant souscrit une police d'assurance
Absence de publicité ou de démarchage
Moins de 8 % du volume des heures de vol effectuées dans l'année
Le vol est effectué par des majeurs membres bénévoles du club autorisés par le président de l'aéro-club, titulaires d'une licence de pilote privé ou professionnel, détenteurs d'un certificat d'aptitude physique et mentale
Les bénéficiaires du vol sont étrangers à l'association.
Vol en avion ou en hélicoptère
Vol de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage
L'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ
Ce dispositif ne concerne ni les vols en formation ni les vols comportant des exercices de voltige

2°) L'organisation par des pilotes privés
Le vol local inférieur à certains seuils : dispense du CTA et de la licence
Le dépassement des seuils : délivrance du CTA par le directeur de l'aviation civile, R. 330-1-2, et délivrance de la licence d'exploitation par le préfet de région, art. R.330-19

B) Le vol entre deux aérodromes organisé par un aéro-club, une association ou un pilote privé

1. L'opération ponctuelle et isolée : il n'y a pas entreprise de transport aérien

2. L'opération d'habitude
Un aéro-club, un pilote, une association n'ont pas à se livrer à l'activité de transporteur aérien public, l'exercice du transport aérien public exige CTA et licence d'exploitation
Criminelle, 20 juin 1978, RFDA 1979.317 obs. V.G., condamnation d'un aéro-club pour exercice illégal de l'activité de transporteur aérien

Affaire Diane Barrière, morte en 2001 des suites d'un accident aérien survenu en 1995. Vol effectué par une

association Centr. Aff'Air entre Le Luc et La Baule. L'avion victime d'une panne de carburant s'écrase dans un champ près de Luçon. Mort du pilote, trésorier, et du co-pilote, président de l'association.
Un fonctionnaire local de la direction Centre de l'aviation civile a été poursuivi pénalement pour homicide involontaire, il lui a été reproché d'avoir été négligent et de ne pas avoir interdit une telle pratique illicite qui était connue : chambre criminelle, 13 novembre 2008, n° 08--81446
Y avait-il du côté de l'association transport d'un passager par un pilote n'ayant pas la licence requise, exercice d'une activité de transport aérien contre rémunération sans autorisation, affrètement d'un aéronef à titre professionnel sans autorisation ?

Le règlement n° 965/2012 permet, par dérogation, aux exploitants d'aéronefs à motorisation non complexe d'observer seulement les dispositions de l'annexe VII, alors qu'il y a rétribution. Article 6 § 4 bis.
Sont concernés les vols de parade ou de compétition, une rémunération ou une rétribution est donnée à l'exploitant, mais l'avantage financier est limité à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant fixé par l'autorité.
Sont également concernés les vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs, ou certains vols acrobatiques

Chapitre II. Les accidents en matière d'aviation légère et sportive

Morts ou blessures
Dommages matériels : appareil aérien détruit ou endommagé
La recherche des responsables

Section I. Responsabilité pénale en cas d'homicide ou de blessures involontaires

On peut citer l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt de la chambre criminelle du 11 juin 2014, n° 13-81282.
Un accident d'avion a eu lieu le 28 décembre 2006 à Saint Sernin, près d'Aubenas, dans l'Ardèche. Périssent le pilote instructeur et son élève pilote. Un incendie s'était déclaré à bord, ayant pour origine la perforation du pot d'échappement gauche. Le président de l'aéro-club n'avait rien entrepris pour faire procéder aux réparations qui s'imposaient. Lors de la visite des 100 heures faite fin novembre 2006, la perforation avait été constatée. L'APRS, approbation de remise en service de l'appareil, avait pourtant été délivrée. Le compte rendu de la visite avait mentionné que l'examen n'avait pas révélé de corrosion ou de criques (fissures). L'appareil aurait dû être déclaré inapte au vol. Le président avait été informé lors de la récupération de l'appareil à l'‘atelier. Le responsable de la remise en service avait accepté que le président, pilote chevronné, reprenne l'avion pour le samedi/dimanche à condition de le ramener dans la quinzaine pour effectuer la réparation nécessaire dans un atelier agréé. Les deux intéressés avaient la volonté de transgresser la réglementation, ils sont à l'origine de l'incendie et donc de l'accident.
La veille de l'accident, on avait constaté une apparition de fumée dans la cabine, le vol avait été écourté. L'incident aurait dû être notifié au BEA, inscrit sur le carnet de route et déclaré au responsable de l'aérodrome le plus proche.
Condamnation pour
Homicides involontaires
Maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité :
L'arrêt vise l'art. L. 6232-4, 3° qui punit l'exploitant technique pour faire ou laisser circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document,
Ainsi que l'article R. 133-1, I, lettre b : un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document.
Absence de signalement d'un incident affectant un aéronef au BEA

Section II. Responsabilité civile : l'indemnisation du dommage subi par la victime et ses proches

A. La leçon de pilotage
L'instructeur /moniteur apprend à piloter un avion, il donne un stage de vol à voile, d'ULM ou de parapente
On est, si l'élève perd la vie ou est blessé lors d'un accident, en matière de responsabilité contractuelle :
2° chambre civile18 octobre 2012, une dame est blessée à Soustons par le renversement d'un voilier lors d'une manœuvre, la cour de Pau a reconnu la responsabilité du centre de formation nautique sur le fondement de l'article 1384 al. I°, cassation au visa de l'article 1147 : l'organisateur du stage de formation ne pouvait engager que sa responsabilité contractuelle
Com. 27 mai 2015, n° 13-23772, 14-11405, 14-13689, chute de Sébastien lors d'un stage d'initiation au parapente

La nature de l'obligation de l'instructeur : il assume, soit une obligation de moyen en cas de rôle actif de l'élève, soit une obligation de résultat si l'élève a eu un rôle passif.
L'instructeur doit tenir compte en présence d'un sport dangereux des capacités de l'élève.
L'incidence de la faute de la victime.

B. Le baptême de l'air et la promenade aérienne

À titre onéreux ou gratuit
Pour le plaisir.
Le plus souvent un vol circulaire

1°) les partenaires

a) le dispensateur de la promenade
1. Un aéro-club, le pilote étant un préposé du club
2. Un pilote indépendant

b) le passager
Un pilote conduit et dirige, il y a un ou plusieurs passagers à bord.
Rôle passif : à bord de l'avion, du planeur, de l'hélicoptère, de la montgolfière
Rôle partiellement actif : ULM, parapente

2°) la nature juridique de l'opération :

En droit public économique :
Est-on en présence d'un transport aérien public s'il est fait à titre gratuit ?
Quid lorsqu' il est accompli à titre onéreux ?
Le règlement n° 965/2012, dans son article 2 nouveau alinéa I° chiffre 9, parle de « vol de découverte » pour désigner tout vol effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée, proposé par un organisme de formation agréé / ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres.
Il nomme vol de compétition l'activité de navigation aérienne consiste à faire des courses ou des concours. Chiffre 10.
Quant au vol de parade, c'est toute activité consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public. Chiffre 11.

En droit civil : la chambre civile soumet à la qualification de transport aérien contractuel le vol effectué par l'aéro-club ou par le propriétaire du petit avion de tourisme.
Il serait préférable de voir dans ce passage consenti un contrat de déplacement aérien : l'auteur du déplacement n'est pas en effet un transporteur professionnel commercial.
Vol en montgolfière : contrat de transport aérien, même sans destination précise : Colmar 25 juin 2010

1° Civile, 19 octobre 1999, droit et patrimoine 2000 p. 89 n° 2477 n. Chabas,
D. 2000 somm. 298, obs. Mercadal,
JCP E 2000. 1224 obs. Bon Garcin

La critique de la jurisprudence civile : nous pensons inappropriée la qualification de contrat de transport retenue

lorsque celui qui monte en parapente biplace ne se contente pas d'un rôle passif : pour qu'il y ait contrat de transport il faut que le passager se laisse déplacer, il a un rôle passif durant la phase du déplacement, il s'abandonne entre les mains du transporteur aérien. Si celui qui est déplacé joue un rôle actif dans la conduite, la qualification de contrat de transport ne devrait pas être retenue.

C. La voltige aérienne

L'exercice de voltige ne correspond pas à la qualification de transport, il échappe donc au régime du contrat de transport, la responsabilité du pilote qui offre à celui qui est monté à bord à ses côtés les émotions fortes du vol en voltige et qui cause un accident relève du droit commun de la responsabilité.

1° Civile, 25 novembre 1997, Bull. 1997.I. 332 p. 225, D. 1998 IR 32, un accident à Verdun le 7 octobre 1984, le pilote et le passager Ulrich tués, le pilote déclaré seul responsable envers les proches du passager. La société des avions Mudry mise hors cause.
Le vol ne consistait pas en une simple promenade, mais en des figures de voltige, le vol n'avait pas pour finalité l'acheminement du passager d'un point d'origine à un point de destination, il n'y avait pas transport aérien.
Dans la même affaire mais sans intérêt pour le droit aérien, 2° Civ. 19 février 2015, Bull., n° 13-25728.

3°) Le régime de la responsabilité civile

Il existe en droit européen un règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 - entièrement réécrit par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002 - applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passagers.
Ce dispositif concerne les transports effectués par un transporteur aérien communautaire titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en conformité avec la réglementation européenne.
Dans l'aviation légère et sportive, comme le transporteur n'est ordinairement pas titulaire d'une telle licence, ce dispositif européen n'est en général pas applicable en cas d'accident.
Il convient alors de faire application du droit national.

a) les sources du droit

On ne peut exclure que le vol prenne une dimension internationale, voir à titre d'exemple l'accident ayant donné lieu à des décisions des juridictions suisses (tribunal fédéral du 5 juillet 2010 et du 28 mars 2011) et au commentaire de M. Laurent Chassot : il s'agissait d'un transport amical ayant tourné en 1996 à la catastrophe entre Genève et Bordeaux. On pouvait se demandait si le déplacement était assumé par une société habituellement transporteur aérien ou par son président ayant piloté l'avion (l'avion ayant alors été mis par la société propriétaire à la disposition de son président). Il convient de déterminer si la CV est applicable au transport (elle est applicable s'il y a eu rémunération ou si le déplacement a été effectué par une entreprise de transport) ou sinon faire application de la loi interne désignée par la règle de conflit de lois de la juridiction saisie et ayant affirmé sa compétence

Le déplacement est en général circonscrit dans le seul espace national et relève alors de la législation interne.

i. Les accidents survenus avant 2004 : le code de l'aviation civile, articles L. 322-3, L. 321-3, renvoyait en ce qui concerne la responsabilité du transport de personnes à la convention de Varsovie de 1929 ou à toute convention la modifiant (protocole de La Haye de 1955)
Tout transport aérien de personnes, même effectué à titre gratuit, est soumis en application du CAC aux articles 22 et 29 CV, 1° Civile 28 avril 2011

ii. accidents survenant depuis le 28 juin 2004, date de l'entrée en vigueur - pour la France - de la convention de Montréal du 28 mai 1999

. Thèse fixiste, à fondement littéraliste : la convention de Montréal ne *modifie* pas la convention de Varsovie, mais la remplace ; on en conclut au maintien de l'ancienne solution, c'est à dire la soumission de la responsabilité du transporteur à la convention de Varsovie modifiée par le protocole de La Haye :
Colmar, 25 juin 2010, appliquant la CV

. Thèse évolutive qui a notre préférence, voir en ce sens notre étude publiée à la Gazette du Palais, juillet- août 2006 p. 2363 : le régime de la convention de Montréal s'applique au transport interne, parce que la convention de Montréal se dit être une modification, une modernisation, une refonte et une mise à jour du système varsovien et que le législateur français de 1957 a voulu aligner le régime interne sur le régime de droit uniforme en vigueur au niveau international

La controverse n'est pas tranchée par les nouveaux articles L. 6421-4 et L. 6422-2 du code des transports, signe de la faiblesse du procédé de la codification administrative à droit constant.
Il faut attendre que la jurisprudence soit fixée par la Cour de cassation.
Ceux qui se prononcent pour le maintien de l'application de la CV poursuivent en fait le but suivant : il s'agit d'obtenir le maintien de la limite de réparation et des primes d'assurance raisonnables pour l'exploitant de l'aéronef. En réalité, il s'agit de faire bénéficier l'aviation légère et sportive d'un régime spécifique relativement indulgent pour l'exploitant. Il serait préférable que ce soit la loi qui édicte ce droit spécial.
L'erreur de base est de soumettre par renvoi les vols de plaisance au régime de la CV (ou de la CM) : le dispositif de droit uniforme n'a pas été édicté pour régir l'aviation légère et sportive qui devrait relever du droit commun, voire d'un régime particulier ad hoc.

Question non tranchée pour un déplacement en ULM effectué en 2006 par un aéro-club, accident mortel, les ayants droit du passager fondent leur demande sur l'art. L. 322-3 CAC, on ne sait si dans la pensée de la cour d'appel le renvoi s'opérait en faveur de la CV ou de la CM ; la Cour de cassation justifie la décision de débouté, non à raison de l'absence de faute du pilote dans cette opération à titre gratuit, mais à raison non d'un contrat de transport mais d'une opération tendant à la réalisation d'un travail aérien, 1° Civ. 15 janvier 2014, Bull. civ. 2014.I.8, n° 12-12159

En revanche la cour de Rouen se prononce dans un arrêt du 11 décembre 2014, Transidit, IDIT, 2015 n° 69 page 13, pour la soumission d'un vol accompli à titre gratuit dans le cadre d'un aéro-club à la CV et pour l'application de la prescription biennale. La solution eût été semblable si on avait fait preuve de modernisme en appliquant la CM.

b) la responsabilité de l'auteur du déplacement

Transport à titre onéreux : responsabilité présumée en cas d'accident mortel

Transport à titre gratuit
(Il n'est pas nécessaire qu'il soit effectué par une entreprise de transport aérien pour qu'il soit soumis au CAC et par renvoi à la CV : I° Civile, 28 avril 2011, n° 09-67729, accident mortel en avril 2003, mort du pilote et de 2 passagers, une rescapée. L'aéro-club poursuivi par une caisse de sécurité sociale est apparemment habilité à se prévaloir de l'exception de prescription propre à la CV, solution étonnante en l'espèce, car l'auteur du déplacement est le pilote qui a perdu la vie, l'aéro-club était certes propriétaire de l'avion impliqué dans l'accident mais il n'était semble-t-il pas l'exploitant)
En matière de transport gratuit, la loi française édicte une solution particulière, favorable à l'auteur du déplacement, rigoureuse pour la victime : la responsabilité de l'auteur du déplacement est une responsabilité à base de faute prouvée et causale : acrobatie, vol à trop basse altitude, violation des règles de vol à vue, ne pas avoir consulté les prévisions de la météo, panne de carburant

La I° chambre civile, 5 juillet 2012, n° 12-12159, a refusé de transmettre au Conseil constitutionnel une QPC contestant la règle française imposant au demandeur en responsabilité d'établir la faute imputable au transporteur aérien ayant agi à titre gratuit (ou celle de ses préposés). La haute juridiction fait apparaître le bien fondé d'un régime spécifique propre à la responsabilité du transporteur à titre gratuit : différence objective de situation par rapport au transport à titre onéreux, particularisme des risques, réalisation du vol par une personne autre qu'une entreprise de transport aérien, volonté de la loi de favoriser le développement de l'aviation sportive et de tourisme auquel participent les aéro-clubs. La Cour de cassation ne pratique pas un égalitarisme à courte vue.

Responsabilité du transporteur tempérée ou exclue en cas de faute de la victime

c) le montant de la réparation

Le calcul de l'indemnisation à attribuer à la victime blessée ou aux proches de la victime ayant perdu la vie dans l'accident (victimes par ricochet) ou aux organismes de sécurité sociale. Le montant des dommages intérêts.

α. Le système de la loi de 1957 opérant renvoi à la convention de Varsovie de 1929

- Au-delà d'un certain plafond, le transporteur déclaré responsable n'est pas tenu à réparation intégrale : la limite de réparation est fixée à 114 366, 76 euros dans le système du code de l'aviation civile aligné sur la convention de Varsovie amendée à La Haye, art. L. 6421-4 du code des transports.

- Le retour dans certaines hypothèses au principe de la réparation intégrale : la mise à l'écart du plafond de réparation

1° cas : la faute inexcusable du transporteur ou du pilote, art. L. 6422-3 : une faute impliquant objectivement (appréciation in abstracto, le modèle de comparaison étant le transporteur ou le pilote prudent et avisé) la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire. Un degré de faute intermédiaire entre la faute dolosive consciente et la faute lourde
1° civ. 2 octobre 2007
1°arrêt : défaillance dans l'alimentation en carburant
2° arrêt : accident à l'atterrissage : le pilote avait enfreint la réglementation en choisissant une approche à vue et en omettant d'effectuer une manœuvre de sauvetage, bien qu'il en fût encore temps, en refusant de remettre les gaz pour reprendre de la hauteur et se présenter vent arrière

2° cas : l'absence de remise du billet de passage

Le contrat de transport de passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet, art. L. 322-1. L. 6421-1 du code des transports. Sanction de la règle.
- transport accompli à titre onéreux
1° Civile 28 juin 2006, absence de remise de billet, parapente, la limite de réparation ne peut être opposée au passager
1° Civile 3 avril 2007, baptême de l'air, non mention de la limite de réparation sur le billet qui a été remis au passager, limite écartée

- transport effectué à titre gratuit, 1° Civile, 25 juin 2009, vol entrepris au départ de l'altiport de Megève, l'absence de délivrance de titre de transport ne permet pas d'écarter la limite de réparation, les dispositions de l'art. 3 § 2 CV sur le billet de passage et la sanction de sa non remise ou de la non mention de la limite sont inapplicables à ce vol effectué à titre gratuit.

Il semble ressortir de cet arrêt que le transport gratuit n'est soumis que pour partie à la C.V. : en matière de transport gratuit effectué par un pilote, la loi n'exige pas la remise d'un billet de transport ; l'absence de remise d'un billet ne peut être sanctionnée par le retour à la réparation intégrale

β. Absence de limite de réparation si on considère que les dispositions du code des transports relatives à la responsabilité du transporteur autorisent le renvoi à la convention de Montréal de 1999, celle-ci ayant restauré en matière de dommage corporel le retour au principe de la réparation intégrale

d) le délai de deux ans à l'intérieur duquel l'action en responsabilité doit être intentée sous peine de déchéance : article L. 6422-5 du code des transports

Nature du délai biennal : il ne s'agit pas d'un délai de forclusion ; la jurisprudence française décide qu'il ne joue pas contre les mineurs, cf. art. 2235 du code civil

L'arrêt précité de la cour de Rouen du 11 décembre 2014 considère que le délai biennal de prescription n'a pu être interrompu ni par la constitution de partie civile du passager devant le tribunal correctionnel - il y a de la jurisprudence en sens contraire – ni par l'assignation en référé expertise.

e) La compétence des tribunaux

Déplacement interne

La compétence d'attribution
Compétence des tribunaux civils : TGI, tribunal d'instance (et juridiction de proximité)
Le tribunal correctionnel saisi de l'action publique peut connaître de l'action civile intentée par la victime. Même si le tribunal - qui avait été saisi par le parquet ou sur renvoi du juge d'instruction - relaxe pour homicide par imprudence, il peut statuer sur les intérêts civils et accorder des dommages intérêts en application des règles du droit civil, art. 470-1 du code de procédure pénale.

La compétence territoriale
Le demandeur porte son action en responsabilité devant le tribunal du domicile/ siège social du transporteur ou devant le tribunal du lieu de destination, art. R. 322-2 et 321-1 CAC.

C. La responsabilité de l'aéro-club et les relations entre l'aéro-club et ses membres

La responsabilité de l'aéro-club mis en cause par le passager. L'éventuelle responsabilité / envers le passager / de l'aéro-club ayant mis l'aéronef à la disposition du pilote. Responsabilité à base de faute. Responsabilité au titre de la garde de la structure de l'appareil aérien.

La responsabilité de l'aéro-club engagée par les membres de l'aéro-club. Les accidents subis par les membres de l'aéro-club pilotant l'aéronef ou se trouvant à bord et par les pilotes/instructeurs

Titre IV. LES NAVIGANTS

Nous allons diviser les navigants en deux, ceux qui naviguent à bord des aéronefs, ceux qui naviguent dans l'espace extra atmosphérique.

Chapitre I. Le navigant aérien

Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile : l'exercice de la profession de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération
Statut. Loi du 30 mars 1928 relative au statut du personnel navigant de l'aéronautique. Attributions. Formation. Situation au regard du droit du travail et du droit social.
Les responsabilités, disciplinaire, civile et pénale

Section I. La condition des navigants

L'équipage désigne l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol
Le règlement n° 216/2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile
Le règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile a été modifié par le règlement n° 290/2012 du 30 mars 2012 et par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015.

Le personnel navigant est composé de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine

§ I. L'équipage de *conduite* dirigé par le commandant de bord

A. Le ou les pilotes qui assurent la conduite de l'aéronef

La composition de l'équipage : l'équipage peut être composé d'un seul pilote, de deux pilotes ou de plusieurs pilotes.
Exploitation des avions de nuit ou selon les règles de vol aux instruments IFR : équipage minimal de 2 pilotes sur les avions à turboréacteurs et les avions à turbopropulseurs disposant de plus de 9 sièges passagers.
Le nombre de membres d'équipage de conduite ne doit pas être inférieur au minimum indiqué dans le manuel de vol de l'aéronef ou aux limites d'utilisation recommandées pour l'aéronef.
On parle de co-pilote de relève en croisière pour désigner le pilote qui prend la relève du co-pilote aux commandes pendant la phase de croisière d'un vol en exploitation multi pilote au -dessus du niveau de vol 200 (FL 200), règlement du 3 novembre 2011, annexe I
Dans certaines hypothèses, on peut se contenter d'un seul pilote. ORO.FC.202
Les mécaniciens : les personnes assurant le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef
On prévoit un mécanicien navigant, si un poste séparé de mécanicien navigant est intégré à l'agencement de l'avion, ORO.FC.110.
(L'évolution technique a souvent permis la navigation des avions sans avoir recours aux officiers mécaniciens navigants, nombre d'entre eux ont été licenciés par les compagnies, certains ont bénéficié d'un reclassement)
(Soc. 11 mars 2015, n° 13-20388, licenciement, en 2007, d'un officier mécanicien navigant, dépourvu de cause réelle et sérieuse, 80 000 euros d'indemnité à la charge de Corsair)
Le manuel de vol peut imposer la présence d'un opérateur de panneau systèmes, un membre de l'équipage doit alors être titulaire d'une licence de mécanicien navigant, OPS 1.940

Un contentieux de droit du travail s'élève parfois lorsque le transporteur entend changer de pratique et décide - réduction des coûts oblige ! - de réduire le nombre des membres d'équipage.
Soc. 12 avril 2012, n° 11-16129 : Air France en 2004 signe avec plusieurs syndicats un protocole de service moyen-courrier relatif aux vols A 320 avec Alger, 5 membres du personnel navigant composeront l'équipage ; la compagnie veut imposer ultérieurement le retour à quatre, elle le décide en dénonçant le protocole ; le juge des référés interdit à la compagnie , sous une astreinte de 15 000 euros, de modifier la composition de l'équipage, il ordonne la cessation d'un trouble manifestement illicite ; approbation par la chambre sociale ; du fait de la dénonciation le protocole continuait de produire effet pour un an à compter de l'expiration du délai de préavis. En clair la compagnie avait en l'espèce procédé trop rapidement à la diminution du nombre de navigants, il lui fallait attendre que soit écoulée la période d'un an, la décision de réduction unilatérale était prématurée.

L'accès à la carrière
Les écoles de formation des pilotes
Les organismes de formation des pilotes doivent respecter un certain nombre d'exigences techniques et de procédures administratives. Ils doivent suivre des systèmes de gestion, adopter des programmes de formation, des procédures et des manuels conformes à la réglementation européenne. Ils doivent détenir un certificat.
Les organismes de formation, dont le principal établissement se trouve dans un État membre, et sont agréés conformément au règlement n° 1178/2011, et qui assurent de la formation en vol, sont tenus d'observer les dispositions de l'annexe VI (motorisation complexe) ou de l'annexe VII (avions et hélicoptères à motorisation non complexe, ballons et planeurs). Article 5 § 5 du règlement n° 965/2012.
Les instructeurs doivent être titulaires d'une licence de pilote et d'une qualification d'instructeur, règlement du 3 novembre 2011, FCL.900
Le règlement européen donne des indications sur les cours et sur la formation pratique
Les organismes publics
L'arrêté du 8 juin 2012 fixe les conditions de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne, confiées à l'ENAC
Les simulateurs d'entraînement au vol, FSTD, Fligt simulation training devices. Les vols avec instructeur de vol. STD entraîneurs synthétiques de vol. Le SEFA service d'exploitation de la formation aéronautique. La facturation des coûts.
Le Royaume-Uni a obtenu certaines dérogations, dont les autres États peuvent se prévaloir, voir la décision de la Commission du 6 février 2014, JOUE du 8février 2014. Privilèges d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol. Privilèges d'un examinateur sur système synthétique de vol.

La formation spéciale pour la pratique de la voltige aérienne
Les organismes privés.
Les aides d'État
Décision de l'autorité de surveillance AELE du 1° juillet 2009, aide accordée à la formation des pilotes de ligne dans le comté de Troms : le North European aviation resources avait porté plainte à l'encontre d'une aide accordée sur le budget national à l'école supérieure d'aviation norvégienne qui est une SARL, rejet partiel

CAA de Marseille, 10 octobre 2014, n° 12MA03752, : l'aéro-club Les Ailes Varoises a implanté un hangar à Vinon sur Verdon, il se voit refuser par la DGAC l'instruction d'une demande d'homologation comme organisme formateur d'instructeur de pilotes d'ULM pour défaut de moyens matériels pour la formation des stagiaires, l'association ne justifiait pas d'une autorisation d'occupation du domaine public délivrée par l'autorité gestionnaire le syndicat mixte des pays du Verdon, l' aéro-club est débouté.

L'attestation de la compétence professionnelle
Les titres aéronautiques de membre d'équipage de conduite d'avions ou d'hélicoptères.
Annexe 1 à la convention de Chicago
Le règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 détermine les exigences techniques et les procédures applicables au personnel navigant de l'aviation civile, 193 pages au JOUE du 25 novembre 2011. Règlement plusieurs fois modifié. Il présente VII annexes. Article L. 6511-1 du code des transports
Les personnes désirant être titulaires de ces marques de reconnaissance professionnelle subissent des examens théoriques et des épreuves pratiques attestant de connaissances générales théoriques et pratiques.
Les formes et le contenu de l'examen sont précisés par le droit européen.
La réglementation européenne contient des dispositions concernant les examinateurs, règlement du 3 novembre 2011, annexe 1, FCL.1000
L'intéressé ne présente l'examen que sur recommandation d'un organisme de formation agréé qui a dispensé les cours.

On a introduit récemment dans les règles de navigabilité les éléments d'évaluation de l'adéquation opérationnelle dans les modalités d'exécution de la certification de type. Voir le R. n° 70/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le R. n° 1178/2011. Ce dispositif concerne le candidat à une formation de qualification de type. Les cours de formation de qualification de type incluent certaines matières obligatoires. Il peut y avoir une formation aux essais en vol.
Consulter également le règlement n° 71/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le R. n° 965/2012
Le règlement n° 1178 /2011 est modifié par un règlement n° 245/2014 du 13 mars 2014, celui-ci permet certaines dérogations, il corrige certaines erreurs ou impropriétés du règlement, il s'intéresse au vol des pilotes de planeurs dans les nuages ! Modification par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015.

Le *brevet* est un diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Les brevets sont acquis définitivement.
Le brevet de pilotes d'essais d'avion
Le brevet de pilote d'essais d'hélicoptères

La *licence* de pilote
La licence est un titre qui confère le droit, pour une période déterminée, au titulaire d'un brevet d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondant à ce brevet.
Ce titre est délivré par l'autorité nationale compétente.
Nul ne peut, sous sanction pénale, être pilote sans être titulaire d'une licence en cours de validité, article L. 6531-1

Le régime français prévoyait l'existence de plusieurs modèles de licence.
Licences de membre d'équipage de conduite d'avions
Licence de pilote de ligne avion ATPL
Licence de pilote d'avion en équipage multiple MPL
Licence de pilote commercial CPL
Licence de pilote professionnel avion
Licences de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères
Licence de pilote de ligne hélicoptère

Licence de pilote professionnel hélicoptère
La réglementation européenne prévoit des mesures transitoires et prévoit le remplacement des licences nationales conformes aux JAR en licence de droit européen, art. 4 § 1. Il y a des dispositions pour la conversion des licences non conformes aux JAR, art. 4 § 2 et 3. Annexe II.
Les États européens peuvent accepter les licences délivrées par des États tiers, art. 8. Annexe III. Il y a également place pour des accords entre l'UE et un État tiers.
Les titulaires de licence d'équipage militaire peuvent obtenir une licence de pilote, on tient compte de leur expérience et de leurs compétences acquises dans le cadre d'activités militaires, art. 10

Le règlement 1178/2011 du 3 novembre 2011, plusieurs fois modifié, organise un certain nombre de modèles de licences. Il prévoit un régime transitoire.

La licence de pilote d'aéronef léger, LAPL. L'intéressé détient le privilège d'exercer sans rémunération comme commandant de bord en exploitation non commerciale
La LAPL pour avions. L'intéressé détient les privilèges d'agir comme pilote commandant de bord d'avions monomoteurs à pistons(terre) ou des TMG moto planeurs ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2000 kg, transportant 3 passagers maximum. Pas plus de 4 personnes à bord.
La LAPL pour hélicoptères
La LAPL pour planeurs. Le lancement de l'engin se fait à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, ou c'est un lancement aéro- tracté ou un décollage autonome, ou un lancement par élastique.
La LAPL pour ballons

La licence de pilote privé, PPL. Le titulaire agi comme commandant de bord ou co-pilote, sans rémunération, sur des avions ou des moto- planeurs en exploitation non commerciale. Avions. Hélicoptères. Dirigeables.
La licence de pilote de planeur, SPL
La licence de pilote de ballon, BPL

La licence de pilote commercial, CPL

La licence de pilote en équipage multiple, MPL. Permet d'agir comme co-pilote.

La licence de pilote de ligne, ATPL. Permet d'agir comme commandant de bord sur des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial. Exigences particulières pour la catégorie des avions. D'autres exigences pour la catégorie des hélicoptères.

Les *qualifications* sont des mentions portées sur une licence ouvrant à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à la licence, elles sont propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol.
Qualification de vol aux instruments, IR. Nécessaire pour les opérations en IFR. Validité d'un an. Prorogation, contrôle de compétences. Renouvellement. Avions. Hélicoptères. Dirigeables.
Qualifications de classe et de type, donnant au titulaire le droit d'agir comme pilote sur une classe ou sur un type d'aéronef.
Exigences particulières pour la catégorie des avions : avions mono pilotes multi moteurs, avions non complexes hautes performances mono pilotes, avions complexes hautes performances mono pilotes, avions multi pilotes
Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères
Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée
Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables

Qualifications additionnelles
Qualification de vol acrobatique
Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles
Qualification de vol de nuit
Qualification de vol en montagne
Qualification pour les essais en vol

[Des dispositions analogues concernent les licences, qualifications et habilitations de membre d'équipage de conduite d'avions et d'hélicoptères propres au personnel navigant militaire]

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés peuvent être pilotés sans titre aéronautique, art. L. 6511-1 al. 2

Le pilote pour faire du transport commercial ou du transport de passagers doit avoir une expérience récente, avoir fait des décollages dans les semaines précédentes, voir le règlement du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.060.

Conditions d'aptitude médicale

L'aviation est une activité dangereuse, il faut éviter les collisions ou que l'appareil s'écrase au sol. Les pilotes doivent être autant que possible à abri d'un malaise et donc présenter un bilan de bonne santé physique et mentale.
Cette question a été portée sur la place publique du fait de l'accident du 24 mars 2015 de l'avion de la Germanwings se rendant de Barcelone à Düsseldorf qui aurait été causé par les délires suicidaires d'un co-pilote atteint de troubles psychologiques. Il est d'ailleurs vraisemblable que l'intéressé bénéficiait d'un régime transitoire et que les titres délivrés dans son jeune âge l'avaient été sous le régime antérieur à celui que nous allons évoquer. La situation est, indépendamment du caractère horrible de cet accident, fâcheuse pour le personnel de conduite, tout pilote pouvant être considéré par des esprits soupçonneux comme un assassin en puissance et comme tel soumis à des investigations d'ordre psychiatrique continuelles. Le contrôle médical ne peut être satisfaisant que si les médecins sont compétents et appliquent correctement la réglementation sans laxisme ou rigorisme excessif. Il suppose également la contribution, la participation et la sincérité du pilote qui postule pour le certificat ou qui demande son renouvellement.

La norme est principalement inscrite dans l'annexe IV du règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011, règlement entré en application le 8 avril 2012. Certaines dispositions pouvaient par décision des États n'entrer en vigueur que le 8 avril 2015. Il convient également tenir compte de modifications ultérieures et de la création de nouvelles annexes, en particulier par le règlement n° 290/2012 modifiant le règlement n° 1178/2011.

Les médecins
Les textes prévoient plusieurs intervenants aux compétences distinctes.

Les centres aéro-médicaux, AeMC, sont des structures qui contrôlent les aptitudes médicales du personnel navigant. Ils doivent être titulaires d'un certificat pour les centres aéromédicaux, annexe VI, ARA.AeMC.110, appendice V de l'annexe VI, ORA.AeMC.105

Le dispositif européen prévoient l'existence des médecins examinateurs aéro-médicaux. Ils délivrent les certificats médicaux de classe 2. Ces médecins spécialistes doivent eux-mêmes être certifiés, le certificat étant délivré pour trois ans, ils doivent avoir entrepris une formation de base en médecine aéronautique. Voir annexe VI, ARA.MED.200 et suivants.

Il y a le médecin traitant ou le médecin spécialiste

Il y a la médecine du travail, pour l'évaluation de l'équipage de cabine.

L'annexe prévoit l'existence de cours de formation en médecine aéronautique. Les élèves passent un examen écrit, on délivre une attestation d'achèvement à ceux qui ont satisfait à l'examen. Il existe au Val de Grâce un centre de formation de médecine aéronautique, voir l'arrêté du 2 juin 2014

Les personnes intervenant dans un examen ou une certification de nature médicale sont tenues de veiller à tout moment au respect du secret médical. Les centres et les examinateurs conservent les dossiers des évaluations et examens médicaux effectués ainsi que leurs résultats.

L'autorité responsable de la délivrance des licences réexamine les rapports d'examen et d'évaluation, elle informe les médecins de toute incohérence, méprise ou erreur commise lors du processus d'évaluation, annexe VI, ARA.MED.315.

La nécessité du certificat médical pour les pilotes. Le certificat médical est associé à la licence. Il est requis.
L'annexe VI donne le modèle de licence de membre d'équipage de conduite à adopter, ARA.MED.130
Les privilèges de la licence ne sont exercés que si le titulaire dispose d'un certificat médical valide pour le privilège exercé.

Les textes prévoient ce qui est relatif à la délivrance, à la validité, à la prorogation et au renouvellement du certificat médical.

Les états membres peuvent accepter les licences de pays tiers ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers, article 8 § 1 du règlement n° 1178/2011, modifié par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015.

En ce qui concerne l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l' aéronautique civile, les textes distinguent entre les pilotes de ligne en exploitation mono pilote, ceux en exploitation multi pilote, les mécaniciens navigants, ingénieurs navigants et navigants et les parachutistes professionnels.

La délivrance initiale
Un certificat médical ne peut être délivré que si les examens ou évaluations requis et une évaluation de l'aptitude ont été effectués.

Le règlement prévoit plusieurs classes du certificat médical
Tout médecin n'est pas habilité à délivré le certificat

La classe 1.
Les demandeurs ou les titulaires d'une licence de pilote professionnel, d'une licence de pilote en équipage multiple ou d'une licence de pilote de ligne sont en possession d'un certificat médical de classe 1. Ce certificat ne peut être délivré que par un centre aéro médical.
Si une qualification pour vol aux instruments est ajoutée, le titulaire de la licence se soumet une audiométrie par sons purs.
Si le demandeur ne satisfait pas entièrement aux critères, le certificat peut être délivré avec une limitation opérationnelle, comme valide seulement comme co-pilote ou avec un co-pilote qualifié. C'est l'autorité de délivrance des brevets qui effectue l'évaluation.
Valable 12 mois (seulement six mois si le pilote a plus de 60 ans, ou s'il a plus de 40 ans et qu'il exerce des activités de transport aérien commercial mono-pilote de passagers)

La classe 2

LAPL
Un généraliste peut délivrer l'attestation.

La prorogation ou le renouvellement

Le certificat n'est pas perpétuel, il est délivré ad tempus, il est prorogé ou renouvelé par un centre ou un examinateur médical. Le demandeur doit alors fournir un dossier médical complet, il doit fournir si on le lui demande les résultats des examens et tests médicaux effectués par le médecin traitant ou par tout spécialiste. Le centre ou l'examinateur effectue l'évaluation aéro-médicale sur la base des examens et tests médicaux requis pour le certificat médical pour vérifier que le demandeur satisfait à toutes les exigences de la présente partie.

L'examen médical imposé est plus ou moins approfondi

En ce qui concerne les certificats médicaux de classe 1 et 2, l'intéressé subit un examen cardiaque, un examen de l'appareil respiratoire, un examen de l'appareil digestif. On examine les systèmes métabolique et endocrinien (diabète), on fait un examen du sang, de l'appareil uro-génital, de gynécologie. On tient compte de la taille, de la longueur des bras et des jambes pour que le candidat puisse exercer en toute sécurité.

L'annexe contient des dispositions relatives à la psychiatrie, MED.B.055 : l'intéressé, qui présente des troubles névrotiques, des troubles mentaux et comportementaux doit se soumettre à un examen psychiatrique qui doit avoir un résultat satisfaisant pour qu'on puisse statuer sur l'aptitude du sujet. Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic établi de schizophrénie, de troubles schizo-typiques ou délirants est déclaré inapte.
Le demandeur ne doit pas présenter de déficiences psychologiques établies.
Ophtalmologie. MED.B.070. Le pilote doit avoir de bons yeux et doit bien distinguer les couleurs des feux colorés. Il y a un examen initial, et ensuite des examens périodiques. On admet sous certaines conditions les verres correcteurs, lunettes ou lentilles de contact.
On teste l'audition.

Une fois que l'évaluation ou que l'examen médical est achevé, il est déclaré à l'intéressé s'il est apte, s'il est inapte ou s'il doit être réorienté (en cas de renvoi) (le demandeur ne satisfait pas entièrement aux exigences mais il n'est pas susceptible de mettre en danger la sécurité des vols) vers l'autorité de délivrance des licences. Qui peut alors délivrer le certificat.
Si l'évaluation révèle l'inaptitude de l'intéressé, le centre ou l'examinateur l'informe de son droit de recours.
En présence de demandeurs d'un certificat médical, le centre ou l'examinateur soumet sans délai un rapport à l'autorité de délivrance des licences comprenant le résultat de l'évaluation et une copie du certificat médical.

Dans certaines hypothèses, le candidat a donc fait l'objet d'un renvoi devant l'autorité de délivrance de la licence, l'aptitude médicale de l'intéressé est sujette à caution, le niveau local auquel le candidat s'était adressé n'a pas voulu se prononcer définitivement. Le dossier vient alors au degré supérieur directement dépendant de l'autorité publique. En ce cas, c'est un évaluateur médical qui déterminera l'aptitude physique du candidat. Les évaluateurs médicaux sont des médecins ayant une expérience et de connaissances spécifiques en médecine aéronautique, ils ont reçu une formation spécifique quant à la procédure de certification médicale. Annexe VI, ARA.MED.120 et 125.

L'ARA.MED.325 de l'annexe VI envisage dans les cas limites et litigieux la possibilité d'un réexamen médical.

Les titulaires de licence ne doivent pas exercer les privilèges de leur licence si leur aptitude médicale est ultérieurement diminuée. Ce qui fait appel à la conscience de chacun.
Le titulaire du certificat médical consulte alors un centre AERO médical ou un examinateur AERO médical pour vérifier s'il est apte à reprendre l'exercice de ses privilèges.

Le texte de 2015 envisage la possibilité d'un régime dérogatoire à l'initiative de deux ou plusieurs États membres. L'annexe VI modifiée contient le point ARA.MED.330 intitulé Circonstances médicales particulières. Les États intéressés établissent un protocole d'examen médical, du fait de techniques, traitements ou procédés médicaux nouveaux. Les candidats ne satisfont pas aux exigences de droit commun, mais on a la preuve qu'avec ces procédés nouveaux l'exercice aérien se déroulera en toute sécurité. Ils pourront ainsi se voir délivrer un certificat médical sur la base de ce protocole. Protocole qui doit être conforme aux principes éthiques pertinents, ce qui est bien vague. Les pilotes ainsi certifiés ne peuvent effectuer des vols qu'à bord d'aéronefs enregistrés dans les états participant au protocole.

L’inscription au registre : pour faire partie du personnel navigant professionnel, il faut être titulaire d’un titre aéronautique, il faut être inscrit sur un registre, au titre de l’une des 3 catégories : essais et réceptions, transport aérien, travail aérien. Art. L. 6521-2.
Le personnel temporaire : n’entrent dans le champ d’application de cet article ni le personnel navigant prestataire de services de transport aérien ou de travail aérien établi dans un état européen autre que la France. Ni le personnel navigant salarié d’un prestataire de services de transport / travail aériens établis dans un état européen sauf la France. Qui exercent temporairement leur activité en France.

B.
Le *commandant de bord* est un pilote qui est le chef de l’expédition et qui a autorité sur l’équipage (en cas d’équipage multi- pilotes) ainsi que sur les personnes se trouvant à bord de l’aéronef.
Le commandant de bord, Pilot-in-Command, PIC, fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité, règlement du 3 novembre 2011, annexe I

Le co-pilote a pour rôle d'assister le commandant de bord. On parle des deux sièges pilotes. Le co-pilote peut être relevé par un co-pilote de renfort.
Le pilote commandant de bord est désigné par l'exploitant, il commande à bord, il est responsable de l'exécution sûre du vol.
Le premier sur la liste d'équipage
Un stage pour devenir commandant de bord. Une formation au commandement. ORO.FC.205. Obligation de totaliser un minimum d'heures de vol. Il doit disposer d'une connaissance adéquate de la route ou de la zone ainsi que des aérodromes. ORO.FC.105

1°) Attributions nautiques

Dispositions mondiales ou européennes. Dispositions nationales

L'annexe III du règlement n° 859/2008 du 20 août 2008 modifiant le règlement n° 3922/91 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial en avion
Cette annexe III résulte des codes communs de l'aviation pour le transport commercial par avion Joint Aviation Requirements for Commercial Air Transportation (Aeroplanes) (JAR-OPS I) adoptés par le JAA Joint Aviation Authorities

CAT.GEN.MPA.105
Le commandant de bord est responsable, dès qu'il arrive à bord et jusqu'à ce qu'il quitte l'aéronef à la fin du vol, de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret, qui se trouvent à bord.
Il est responsable de l'exploitation et de la sécurité de l'aéronef :
- dans le cas des avions, à partir du moment où l'avion est prêt à effectuer le roulage au sol avant le décollage jusqu'à l'immobilisation de l'avion à la fin du vol et l'arrêt des moteurs utilisés comme unités de propulsion principales
- dans le cas des hélicoptères, lorsque les rotors tournent.

Le commandant de bord a la responsabilité du vol, il est responsable de la conduite de l'aéronef, qu'il tienne ou non les commandes
Préparation du vol. CAT.OP.MPA.175, annexe IV. Avant d'entreprendre le vol il prend connaissance des renseignements utiles au vol projeté, il étudie les bulletins météorologiques, les besoins en carburant, le plan de diversion si le vol ne pouvait pas se dérouler comme prévu.
C'est lui qui choisit l'itinéraire, l'altitude de vol en tenant compte des instructions des autorités et de l'exploitant
Le vol à vue.
Un arrêté du 16 mars 2012 concerne les règles de conception et le processus d'établissement des procédures de vol aux instruments. Dans la procédure de vol aux instruments, la trajectoire est guidée par un guidage radar. On tient compte du vent et des températures. Il y a des procédures de navigation de surface basées sur le positionnement GNSS. Il existe des procédures d'approche avec guidage vertical basées sur le système de renforcement satellitaire SBAS.
Départ et arrivée aux instruments, approche finale …
A autorité sur les personnes embarquées, art. L. 6522-3
Attributions spécifiques pour lutter contre la menace terroriste
Le commandant de bord a la faculté de débarquer toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.
En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant, art. L.6522-3 in fine. On peut estimer que le jet nécessaire est licite. Si le commandant de bord se méprend sur la nécessité, il est fautif.
Durant le vol, le commandant de bord peut se faire relever par un autre commandant de bord ou par un pilote ayant des qualifications minimales, ORO.FC.200 et 201
« Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial veillent à ce que les dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, lorsqu'ils sont installés, soient pourvus d'un moyen d'ouverture de remplacement afin de faciliter l'accès des membres de l'équipage de cabine au compartiment de l'équipage de conduite en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite. », règlement 2015/640 du 23 avril 2015, annexe I, partie 26, sous-partie B, 26.250.

L'établissement d'un rapport en cas d'accident ou d'incident affectant la sécurité de l'aéronef au sol et en vol
Les pilotes qui rencontrent en cours de vol des anomalies liées à la sécurité envoient des documents à la DGAC et au constructeur, ASR, air safety report.
Les incidents mécaniques et les actes de maintenance sont mentionnés sur l'ATL, aircraft technical log

Le transport en hélicoptère
A. 25 février 1985 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien. A. 21 mars 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS 3)

2°) Attributions commerciales du commandant de bord

Il est consignataire de l'appareil et responsable du chargement, art. L. 6522-4

§ II. L'équipage de *cabine* : le personnel navigant commercial

Hôtesses de l'air et stewards
Celui qui appartient à l'équipage de cabine est un membre d'équipage, il dispose de certaines qualifications, il doit être qualifié, il reçoit une formation, passe un examen, il doit détenir le certificat de membre d'équipage de cabine, l'exploitant lui confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation. Attribution correcte des sièges. Arrimage adéquat des bagages de cabine. Détection et gestion des passagers à comportement agressif et sous l'emprise de l'alcool ou de drogues. Tâches à mettre en œuvre en cas de turbulences. Apporter les premiers secours. Formation à la lutte contre le feu. Formation à la survie en milieu aquatique, utilisation de radeaux de sauvetage, exercices pratiques dans l'eau.
L'équipage de cabine n'appartient pas à l'équipage de conduite ou à l'équipage technique (services médicaux d'urgence par hélicoptère, système d'imagerie nocturne, opérations d'hélitreuillage)

Consulter ORO.CC.005 s.

Le chef de cabine, ORO.CC.200

Section II. Le droit du travail aérien

Les dispositions du code du travail s'appliquent aux entreprises de transport aérien ainsi qu'à leurs salariés, art. L. 1311-1, sous réserve des dispositions particulières du (présent) code (des transports), eodem sensu art. L. 6521-6

La matière aérienne fait fi des frontières, le personnel navigant effectue l'essentiel de son travail dans les airs, les pilotes sont les salariés de compagnies aériennes qui font des transports internes et des transports internationaux. Il n'existe pas un droit du travail mondial en matière aérienne. Le contrat de travail est nécessairement soumis à une législation étatique nationale ainsi qu'à des conventions collectives de travail. Cette législation étatique tient compte des dispositions de droit européen ainsi que du droit issu des conventions de l'OIT.

Il convient dans un premier temps de se demander en présence d'une relation de travail présentant des liens d'extranéité à quel droit interne le contrat de travail se trouve soumis. Il s'agit en fait de savoir si le droit français du travail s'applique ou non.
Il faudra ensuite présenter la législation française applicable à la relation de travail relevant du droit français.

Sous-Section I. La relation de travail à caractère international

Laurent Cailloux- MEURICE, La sévérité du droit social applicable aux compagnies aériennes : le vent se lève …
Revue de droit des transports, n° 1, janvier 2014, étude 2

Le caractère international du contrat de travail liant la compagnie aérienne au pilote salarié
Le droit international du travail

La compétence des tribunaux français en cas de litige
En cas de contentieux il faut se demander quelles sont les juridictions compétentes : en particulier le conseil des prud'hommes est-il compétent pour trancher un litige entre le transporteur aérien et ses pilotes ?

Il faut ensuite, à supposer la compétence des juridictions françaises déclarée, trancher le conflit de lois : à quel droit interne le contrat de travail est-il soumis ?
Il faut tenir compte du règlement de Rome I du 17 juin 2008 pour trancher le conflit de lois.

Le droit privé n'est pas seul en jeu. Il y a également des incidences de droit pénal : il peut y avoir l'infraction de travail dissimulé commise par le transporteur aérien employeur s'il évince à tort l'application du droit du travail français.

La situation du personnel des transporteurs à bas coûts : certains membres du personnel travaillent en France, mais l'employeur veut les maintenir sous l'empire d'une législation sociale étrangère (anglaise, irlandaise) moins astreignante.

On peut avoir également la situation de l'employeur établi hors de France qui détache temporairement des salariés sur le territoire français. Le détachement ne devrait pas jouer communément en matière aérienne, il concerne un travailleur sédentaire qui pendant une période limitée exécute son travail sur le territoire d'un État membre, autre que l'état où il travaille habituellement. Le salarié demeure en principe soumis à sa législation d'origine. Si le travailleur a son travail habituel en France, il ne peut y avoir détachement.

Les activités aériennes se prêtent, à raison de leur caractère international, à l'optimisation juridique et fiscale. L'habileté des entrepreneurs peut parfois révéler une fraude à la loi ou aux droits du fisc.

La France avait adopté une législation contraignante pour lutter contre cette tentation de certains transporteurs à bas coûts d'évincer l'application du droit français. Il y a en principe lieu, d'après celle-ci, de faire application du droit français du travail aux entreprises de transport aérien au titre de leurs bases d'exploitation situées sur le sol français, art. L. 1262-3 du code du travail, R. 330-2-1 CAC, D. 21 novembre 2006. Le droit français du travail est applicable si le pilote prend son service dans un lieu qualifié de centre d'activité professionnelle situé en France et y retourne après l'accomplissement de sa mission
Le Conseil d'État, dans une décision du 11 juillet 2007, a rejeté la demande d'annulation du décret formée par Ryan air et easy jet.
On verra que la solution française d'esprit nationaliste n'est pas incompatible avec les dispositions du règlement Rome I.

Le droit pénal

Des condamnations pénales pour travail dissimulé sont intervenues.
Instance pénale devant le tribunal correctionnel d'Aix en Provence, qui a condamné dans un jugement du 2 octobre 2013 pour travail dissimulé entre 2007 et 2010.
Décision confirmée en appel, Aix 28 octobre 2014, amende de 200 000 euros contre Ryan air, plus de 8 millions d'euros de dommages intérêts aux organismes sociaux (URSSAF, caisse de retraite du personnel navigant, Pôle emploi), aux syndicats professionnels et à quatre anciens pilotes.

Ryan air ferme en représailles sa base de Marseille, puis reprend l'exploitation de certaines lignes peu après, en tentant de tourner la législation française : la compagnie a recours à un personnel tournant : les salariés ne restent à Marseille qu'une semaine : on leur fait prendre la qualité de personnel travaillant temporairement en France. Réponse incertaine des tribunaux.

Deux arrêts de la cour de Paris du 8 octobre 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, comm. 66 par Ph. Delebecque. City Jet est une filiale à 100 % d'Air France, mais de siège irlandais. Condamnation de la société mère (et de son dirigeant) et de la filiale pour travail dissimulé. Des salariés travaillaient à partir de leur base située à Roissy ou à Orly. Travail non déclaré en France.

Le droit privé

Le contentieux de droit privé

1. La compétence juridictionnelle

La Cour de cassation écarte les velléités des transporteurs anglais ou autres exerçant en France prétendant faire échapper les contrats de travail conclus avec les pilotes aux tribunaux français et à la loi française : Soc. 11 avril 2012, Bull., licenciement en 2006 de deux commandants de bord instructeurs qui avaient été embauchés par la société Avient qui a son siège social en Angleterre et qui exploite des avions immatriculés au Zimbabwe, le contrat de travail avait été rédigé en anglais et avait été signé en 2005 en Angleterre près de Gatwick, il prévoyait en cas de litige la compétence des tribunaux anglais ; les pilotes, qui ont l'un une licence du Zimbabwe et l'autre une licence française, naviguent dans toutes les parties du monde, les plannings de vol adressés aux pilotes sont établis en Grande Bretagne, c'est en Grande Bretagne qu'était situé le lieu d'entraînement sur simulateur , mais ils prennent et quittent leur travail à la base de Vatry où l'employeur exploitant dispose d'un établissement principal , hub européen ou plate- forme pour l'activité de fret de denrées périssables, et il est immatriculé au RCS à Chalons, les salariés y assurent des tâches administratives et les jours d'astreinte.
En ce qui concerne la compétence de la juridiction française, celle-ci est reconnue au titre de l'article 19 du règlement n° 44/2001du 22 décembre 2000 [qui prévoit qu'un employeur domicilié dans un Etat membre peut être attrait devant les tribunaux de l'état de son domicile ou dans un autre état membre devant le tribunal du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ; dispositions auxquelles on ne peut pas déroger avant la survenance du litige, art. 21]. Lorsque l'obligation du salarié s'exerce dans plus d'un État membre, le lieu où il accomplit habituellement son travail est l'endroit où ou à partir duquel il s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur, VATRY était leur base.

La chambre sociale de la Cour de cassation reprend une solution semblable dans un arrêt du 4 décembre 2012, n° 11-27303 : un pilote avait été embauché en 2006 à Luxembourg par la société luxembourgeoise Jetfly Aviation, il a été licencié en 2009, cette société gère un programme de propriété partagée d'une quinzaine d'avions d'affaires immatriculés au Luxembourg, elle en assure l'exploitation et l'entretien, elle les met à la disposition des copropriétaires avec des pilotes, la majorité des vols a un lien avec le territoire français, très peu de vols concernent le grand -duché, la haute juridiction approuve la désignation de la compétence du conseil des prud'hommes de Bobigny. Il est fait application de l'art. 19 du règlement n° 44/2001, le tribunal de Bobigny est compétent : lorsque l'obligation du salarié d'effectuer les activités convenues s'exerce dans plus d'un État contractant, le lieu où il accomplit habituellement son travail est l'endroit où, ou à partir duquel, il s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur.
En matière aérienne, il est évident que le principal du travail du pilote salarié s'effectue dans les airs, la jurisprudence tient compte des aéroports desservis où s'effectue le travail de préparation et de conclusion des vols.

2. La compétence législative

Il faut se référer à l'art. 8 § 2 du règlement Rome I lorsque les contractants n'ont pas exercé la faculté de l'ELECTIO IURIS.
Le contrat individuel de travail est régi par la loi du pays dans lequel ou à défaut à partir duquel le travailleur en exécution du contrat accomplit habituellement son travail.
Si le pilote ou l'hôtesse de l'air accomplit habituellement son travail à partir d'un aérodrome français, c'est le droit français qui est applicable.
Dans l'hypothèse où la loi applicable ne pourrait pas être déterminée sur la base du paragraphe 2, le contrat est régi par la loi du pays dans lequel est situé l'établissement qui a embauché le travailleur. Article 8 § 3.

En matière de contrat de travail, existe cependant le libre choix de la loi applicable au contrat.
Le contrat est régi par la loi choisie par les parties, énonce l'art. 3 § 1 du règlement Rome I du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles.
La compagnie aérienne qui veut évincer le droit français fait rédiger le contrat en anglais et y fait désigner comme applicable le droit anglais ou le droit irlandais.

Le libre choix de la loi applicable comporte une limite importante.
Le contrat individuel de travail est régi par la loi choisie par les parties conformément à l'article 3.
Ce choix ne peut toutefois avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu la loi qui à défaut de choix aurait été applicable selon les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article (8).
Même si on a soumis le contrat de travail au droit anglais ou au droit irlandais, les dispositions protectrices et impératives du droit français joueront, du moment que le salarié accomplit habituellement son travail à partir d'un aérodrome français.
On a ainsi un contrat conclu à deux ensembles normatifs. Une dualité législative. La loi choisie par les parties régit en principe le contrat de travail. Cependant en ce qui concerne l'aspect protecteur de la législation sociale, la loi impérative du lieu à partir duquel le travail est habituellement accompli s'impose.

Si le transporteur aérien persiste dans son intention d'évincer l'application du droit français, il faudrait que le salarié ne fasse à partir de la France qu'une activité épisodique et non habituelle. On ne va pas soumettre au droit français le contrat de travail des pilotes des compagnies américaines qui font atterrir et décoller leurs appareils à Roissy, alors qu'ils atterrissent dans les principaux aérodromes du monde, du moment qu'ils n'ont pas leurs bases en France.

L'arrêt précité de la chambre sociale du 11 avril 2012 statue quant à la détermination de la loi applicable à ce contrat de travail liant les pilotes à la compagnie anglaise ayant un établissement principal en France. La haute juridiction statue sur le fondement de la convention de Rome de 1980 (remplacée depuis par le règlement Rome I du 17 juin 2008). Vatry est considéré comme le lieu où le salarié accomplit habituellement son travail. Le critère du lieu d'embauche est écarté car secondaire et à défaut. La loi française est applicable.
En l'espèce le licenciement a été considéré comme abusif, dépourvu de cause réelle et sérieuse, la société Avient a été condamnée à payer une indemnité au titre de la procédure irrégulière, 7 938 euros, une indemnité compensatrice de préavis, 23 814 euros, et des dommages-intérêts pour licenciement abusif, 48 000 euros. Le salaire mensuel était de 7 938 euros.

L'arrêt de la chambre sociale du 26 mars 2013, Clunet janvier 2014, commentaire 2 par Julien Burda, Droit social 2013.457 obs. Jean Mouly et 576 chronique Sébastien Tournaux, est de facture plus internationaliste. Le contrat de travail liait Citijet, société irlandaise, par ailleurs filiale à 100 % d'Air France, avec un salarié embauché comme personnel navigant commercial. Le contrat avait été rédigé en anglais, il était déclaré soumis au droit irlandais. Le contrat de travail avait cependant été exécuté en France. La Cour de cassation ne dénie pas au contrat la nature internationale, puisqu'elle vise dans son arrêt la convention de Rome du 19 juin 1980. Nous sommes en présence d'un contrat de travail international. Le litige concerne la rupture du contrat et la présence dans celui-ci d'une période d'essai d'un an. La cour d'appel avait considéré que le salarié ne pouvait pas demander l'application d'une disposition impérative de la loi française pour se substituer à la loi irlandaise. La cassation intervient, en particulier au visa des principes posés par la convention n° 158 de l'OIT sur le licenciement. Les dispositions de l'art. 2 de cette convention constituent des dispositions impératives. Il est jugé qu'est déraisonnable une période d'essai dont la durée atteint un an. Le droit français impératif issu d'une convention internationale permet d'écarter la loi irlandaise choisie par les parties pour régir le contrat. Le choix de la loi irlandaise ne pouvait avoir pour résultat, au regard de la convention de Rome (le règlement Rome I reprend les mêmes principes), de priver le travailleur de la protection que lui assuraient les dispositions impératives de la loi qui serait applicable au contrat de travail, si le choix de la loi n'avait pas été opéré : à savoir la loi du pays où le travailleur accomplit habituellement son travail. Le salarié était affecté à l'aéroport de Roissy et naviguait sur des vols effectués grâce à des aéronefs affrétés par Air France.

[on peut relever à titre d'exemple les faits relatés dans l'arrêt de la chambre commerciale du 20 novembre 2012, n° 11-26339, où une personne apparemment domiciliée en France contestait le bien- fondé d'une ordonnance autorisant les agents du fisc à effectuer des visites et saisies dans un local situé en France pour rechercher la preuve d'une fraude fiscale, l'intéressé agissait par l'intermédiaire de plusieurs sociétés formées dans l'île de Man, à Malte ou en Géorgie. L'intéressé qui avait un brevet américain de pilote proposait des services aux propriétaires d'aéronefs, des services d'organisation de vol, de fourniture de pilotes, de réservations auprès des compagnies, des services d'achat et de vente d'aéronefs. Il ne faisait aucune déclaration de revenus en France]

[voir un arrêt du Conseil d'État du 24 novembre 2014 concernant l'exemption de la taxe d'habitation dont bénéficie

la compagnie Lufthansa - pour ses locaux situés à Boulogne Billancourt - sur le fondement de la convention fiscale France-Allemagne ; une telle compagnie n'est pas non plus astreinte en France au paiement de la taxe foncière et de la taxe ayant succédé à la patente]

Sous-Section II. La soumission du contrat de travail au droit français

Nous nous plaçons dans l'hypothèse où le droit français est compétent, aussi bien dans sa composante de droit interne que lorsqu'il tient compte de la réglementation européenne.

La conclusion du contrat de travail : un écrit. Art. L. 6523-1 s.

§ I. L'exercice de l'activité professionnelle

A. La durée du temps de service

La législation européenne fixe des limitations des temps de vol et de service ainsi que des exigences en matière de repos. Il convient que les membres d'équipage soient suffisamment reposés et qu'ils aient récupéré pour accomplir leur service en toute sécurité. Les membres d'équipage doivent utiliser leurs temps de repos à bon escient.
Règlement n° 83/2014 du 29 janvier 2014, apportant l'annexe III du règlement n° 965/2012 sous-partie FTL.
Dispositif particulier pour les services de taxi aérien, le service médical d'urgence et les opérations de transport mono pilote effectuées par certains avions.
Maintien de la législation nationale en matière de limitation du temps de vol en ce qui concerne l'exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe à des fins non commerciales, ainsi les exploitations spécialisées d'avions, d'hélicoptères, de ballons et de planeurs à des fins commerciales, article 8 § 4 du règlement n° 965/2012 modifié par le R. n° 379/2014 du 7 avril 2014
L'agence européenne de la sécurité aérienne examine l'efficacité du dispositif.
On tient compte des horaires perturbateurs et des effets du décalage horaire.
Le dispositif calcule le temps de service de vol maximal.
Le commandant de bord interroge les membres d'équipage sur leur degré de vigilance.

La législation nationale peut être plus avantageuse
C'est elle qui régit les opérations par hélicoptères.
Article L. 6525-2
Durée annuelle du temps de service : elle ne peut excéder 2000 heures
Temps de vol limité à 900 heures
Congé légal + absence de service 7 jours par mois et 96 jours par an
La réserve au terrain : le salarié se trouve sur le site de travail, il peut être à tout moment appelé pour accomplir un vol

B. La carrière, la rémunération et l'avancement du personnel navigant, la place des conventions collectives

Voir l'arrêt du 7 juin 2012 cité infra dans une affaire assez mince.

Soc. 19 septembre 2012, n° 10-19480 : un pilote d'hélicoptère, salarié d'une entreprise de transports sanitaires héliportés, affecté en alternance à l'hôpital de Carcassonne et à celui de Narbonne, distinction entre le temps de vol et le temps de travail effectif, qui signifie la mise à disposition de l'employeur. Les temps d'inaction ne peuvent être assimilés à un temps de vol afin de déterminer le seuil de déclanchement ouvrant droit à des heures supplémentaires. La convention collective prévoyait que le déclenchement de la majoration pour heures supplémentaires a lieu à partir de la 78 ° heure mensuelle de vol. L'activité de secours d'urgence par hélicoptère qui consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers en situation de détresse n'entre pas dans le champ d'application de la directive 93/104 du 23 novembre 1993 sur l'aménagement du temps de travail qui exclue le transport aérien. Il y a une autre directive 2003/88 du 4 novembre, elle ne s'applique pas, le contrat de travail ayant pris fin en mars 2003.

La formation des pilotes

Il est possible que l'employeur prenne à sa charge les frais de formation, mais exige en contrepartie que le pilote prenne l'engagement de demeurer un certain nombre d'années au service de l'entreprise

Soc. 23 octobre 2013, Bull. : Bruno Saint Pierre est engagé en 2007 par la société Pan européenne, petite compagnie de deux avions et un maximum de 6 pilotes. Le salarié s'engageait à acquérir la qualification de type EMBRAER 135-145, le coût de la formation reçue du 7 mai au 13 juin 2007 a été d'un peu moins de 30 000 euros. Le salarié s'était engagé à rembourser le coût de la formation, y compris le montant de la rémunération perçue durant la formation, en cas de démission avant le délai de 3 ans. Nullité de cette clause de dédit-formation.

C. La santé du personnel navigant

L'un des comités d'hygiène d'Air France, Direction des opérations aériennes, obtient en justice la nomination d'un expert agréé sur le fondement de l'art. L ; 4614-12 du code du travail, il existe à propos de la qualité de l'air en cabine un risque sérieux de pollution accidentelle par vaporisation de substances chimiques contenues dans l'huile de moteur, Soc. 19 décembre 2012, n° 11-11799.

D. Congé payé des pilotes de ligne : CJUE 15 septembre 2011, Williams c. British Airways, C-155/10, sur le droit au congé annuel payé de pilotes anglais : les pilotes de ligne reçoivent une somme fixe, des primes variant compte tenu du temps passé en vol, des primes dépendant du temps passé à l'extérieur de la base ; la somme versée au titre du congé annuel doit être calculée de manière à correspondre à la rémunération perçue par le salarié ; les éléments de la rémunération liés aux frais liés au temps que les pilotes sont contraints de passer à l'extérieur de la base ne doivent pas être pris en compte lors du calcul du paiement à verser durant le congé annuel.

E. La langue de travail : l'anglais

Un syndicat avait saisi le TGI pour que soit ordonné à air France de traduire en français les documents techniques rédigés en anglais, eu égard aux difficultés rencontrées pat les pilotes. La chambre sociale ,12 juin 2012, Bull., n'a pas souscrit à cette thèse. Certes, les documents nécessaires au salarié doivent être rédigés en français. Sont soustraits à cette obligation les documents liés à l'activité de l'entreprise de transport aérien dont le caractère international implique l'utilisation d'une langue commune ; pour garantir la sécurité des vols, il est exigé des utilisateurs, comme condition d'exercice de leurs fonctions, qu'ils soient aptes à lire et comprendre des documents techniques rédigés en langue anglaise.

F. Le droit de grève

Syndicalisation assez forte

La grève du commandant de bord militant syndicaliste

La loi du 19 mars 2012 impose aux personnels de l'aérien - concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers - qui décident un mouvement de grève d'informer le chef d'entreprise 48 heures à l'avance : le préavis de grève concerne les personnels salariés dont l'absence est de nature à affecter durablement la réalisation des vols. Art. L. 1114-1 s. du code des transports. Entrent dans cette catégorie les salariés des aérodromes, les salariés qui occupent un emploi de personnel navigant, les salariés qui assurent l'assistance en escale, ceux qui assurent la maintenance en ligne des aéronefs, ceux qui sont en charge de la sûreté aéroportuaire, du secours et de la lutte contre l'incendie ou de la lutte contre le péril animalier.

L'art. L. 1114-3 prévoit la situation du salarié qui avait déclaré son intention de faire grève mais qui change d'avis, ainsi que la situation du salarié qui fait grève mais qui envisage de reprendre son service, ils doivent informer l'employeur 24 h à l'avance pour que l'employeur puisse leur donner une affectation.

Le salarié encourt une sanction disciplinaire s'il méconnaît la législation sur la grève

Le transporteur informe la clientèle des effets de la grève sur la continuité du service, art. L. 1114-7

§ II. Les modifications des conditions de travail

Soc. 17 octobre 2012 n° 10-26779 : la société Brit'air utilise 13 Fokker 100, ils représentent le tiers de la flotte de cette compagnie, elle veut les remplacer par des appareils Bombardier CRJ 1000 d'une capacité identique ; 118 membres des personnels navigants techniques sont concernés, plus d'une centaine ont accepté cette nouvelle

affectation avec un stage de qualification de 3 mois ; le syndicat national des pilotes de ligne conteste la procédure et demande avec succès l'application de l'accord collectif PNT Brit'air de 1998 ; cet accord prévoit le cas d'arrivée d'un nouvel avion sur la base sans augmentation de l'effectif et indique la priorité des affectations suivant un certain ordre ; l'offre d'affectation doit s'adresser non aux pilotes des fokker mais à l'ensemble des pilotes.

Le recours au travail à temps partiel

Voir Soc. 15 janvier 2014, n° 11-10956 : face à la crise internationale, Air France avait interrompu les embauches et mis en œuvre en novembre 2009 un temps mensuel réduit du personnel navigant commercial non cadre affecté en Île de France. Des syndicats ont obtenu en référé civil la suspension du dispositif mis en place en l'absence d'un accord collectif. L'employeur avait sans autorisation dérogé à la règle de la semaine civile.

§ III. La cessation de la relation de travail

A. Le licenciement

Le licenciement individuel : la cessation de la relation de travail imposée au navigant

Les observations verbales
La suspension de vol
Suspension décidée par l'employeur à l'encontre d'un commandant de bord, suspension décidée à la suite d'un accident afin d'assurer la sécurité du personnel et des passagers, mesure de prévention ne constituant pas une sanction disciplinaire, Soc. 18 mars 2015, n° 14-11032
La mise à pied
La procédure de licenciement
L'entretien préalable
La convention collective du transport aérien
Le conseil de discipline
Le rapporteur
Soc. 17 décembre 2014, Bull., n° 13-10444
La décision de licenciement individuel
Le licenciement du commandant de bord qui refuse de décoller à raison de panne - ou la situation de commandants de bord relevés de leurs fonctions parce qu'ils ne décollent au prétexte d'insuffisance des mesures antiterroristes
L'indemnité de licenciement

Les licenciements collectifs

Il existe un fonds européen d'ajustement à la mondialisation, la France a demandé l'intervention de ce fonds pour apporter un soutien aux travailleurs licenciés et les aider à se réinsérer dans le marché du travail, cette demande concerne les licenciements survenus dans l'entreprise Air France, voir la décision UE n° 2015/44 du 17 décembre 2014 mobilisant une somme de plus de 29 millions d'euros au titre de ce fonds, JOUE du 14 janvier 2015, L 8/18

B. La limite d'âge

Avec l'âge, les capacités physiques et intellectuelles s'amenuisent, ce sont les lois de la nature, il est donc souhaitable d'écarter du pilotage commercial les sujets d'un certain âge. Les sexagénaires peuvent se rebiffer et continuer à vouloir travailler, se jugeant toujours verts.

Une directive européenne interdit les discriminations liées à l'âge. La Cour de justice a invalidé une convention collective concernant les pilotes de ligne allemands imposant comme un couperet la cessation de travail à 60 ans, CJUE 13 septembre 2011.

[On s'est posé la question de savoir si une convention collective pouvait discriminer indirectement les salariés plus anciens en particulier au niveau du montant du salaire. Il est fait état dans le débat de l'article 21 de la charte des droits fondamentaux. Affaire C-132/11, Tiroler Luftfahrt Gesellschaft, renvoi par l'Oberlandesgericht Innsbruck en date du 18 mars 2011. L'arrêt de la CJ du 7 juin 2012 décide que la directive du 27 novembre 2000 ne s'oppose pas

à la convention collective qui prévoit des dispositions en matière de classement dans les catégories d'emplois et qui tient compte, pour le calcul de la rémunération, de l'expérience professionnelle acquise comme membre du personnel navigant commercial au sein d'une compagnie, sans tenir compte de l'expérience acquise dans une autre compagnie du même groupe]

Le règlement du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.065 concerne les restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans et plus pour le transport aérien commercial

Le pilote d'avions ou d'hélicoptères faisant du transport aérien commercial ayant entre 60 et 65 ans peut continuer à piloter, mais uniquement au sein d'un équipage multi pilote. Annexe I du règlement n° 1178/2011, FCL.065.

Quant au pilote ayant atteint 65 ans, la solution est simple, il ne peut plus être pilote pour le transport aérien commercial. Il peut être pilote de ballon ou de planeur.

Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra plus agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transporteur aérien commercial.

La France

60 ans : limite d'âge pour les pilotes et co-pilotes, art. L. 6521-4 al. 1°, modification par l'ordonnance du 24 février 2011
Possibilité d'être maintenu en activité sur demande et sous certaines conditions (aptitude médicale) pour une année supplémentaire pour participer à des vols non comme pilote unique mais en équipage. Parmi les membres de l'équipage, un seul pilote peut avoir plus de 60 ans. L'autre pilote doit avoir moins de 60 ans.
La demande peut être renouvelée chaque année dans la limite de 65 ans.

Possibilité à partir de 60 ans de demander un reclassement dans un emploi au sol
Fin du contrat de travail si l'employeur est dans l'impossibilité de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou si le salarié refuse l'emploi proposé
Soc. 4 avril 2012, Bull., Régional Airlines avait embauché une personne comme membre du personnel navigant technique, le pilote volait sur des Embraer 145, il est informé qu'à l'approche de ses 60 ans l'employeur cherche à son intention un reclassement dans un emploi au sol, l'employeur licencie l'intéressé pour atteinte de la limite d'âge et le refus des postes proposés au reclassement, les emplois proposés supposaient une baisse de la rémunération de 1900 euros, le tribunal condamne la compagnie à payer un complément d'indemnité de licenciement de 38 338 euros et 80 000 euros de dommages intérêts, le salarié avait déjà perçu une indemnité de départ, rejet du pourvoi, l'employeur avait manqué à son obligation de reclassement dans un emploi au sol, le licenciement était nul car il reposait sur le seul fait que le pilote avait atteint l'âge de 60 ans

Le personnel navigant commercial : 55 ans, sous certaines conditions et sur demande maintien en activité jusqu'à 65 ans, article L. 6521-5.
Possibilité de reclassement dans un emploi au sol.
Soc. 16 avril 2015, n° 13-26227 (fragilisant la solution de mise à la retraite autoritaire à 55 ans)

Section III. Le droit social

La protection sociale
Dans la plupart des pays du monde, le législateur local a instauré un ou plusieurs systèmes destinés à protéger les salariés à l'encontre des hasards de la vie, la maladie, l'invalidité, les accidents du travail, la vieillesse, le chômage. Ces organismes versent des allocations, remboursent les frais de maladie ou paient des pensions de retraite (l'arrêt de la chambre sociale du 12 mars 2015, B., n° 13-27313, sanctionne l'astuce utilisée par un commandant de bord pour bénéficier de l'élévation annoncée de la limite d'âge, il atteint en 2007 60 ans, il ne peut plus exercer l'activité de pilote, il prend un congé sabbatique de 11 mois et obtient la jouissance immédiate d'une pension de retraite de la part de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ; la caisse agit contre l'intéressé en répétition de l'indu pour les sommes perçues durant l'année de congé sabbatique , elle l'obtient ; rejet du pourvoi : la cessation d'activité à laquelle le CAC subordonne la jouissance d'une pension de retraite

s'entend d'une cessation définitive d'activité ; le pilote atteint par la limite d'âge ne pouvait prétendre au bénéfice de la pension de retraite, son contrat de travail n'avait été ni modifié ni rompu, il était seulement suspendu, pendant 11 mois il se trouvait en situation de suspension d'activité et non de cessation d'activité ; le pilote va devoir restituer 58 920 euros).
Ces systèmes de prévoyance sont extrêmement diversifiés et sont le signe de la prégnance de l'État Providence.
Ils sont plus ou généreux pour les assurés et les bénéficiaires.
L'un des problèmes est d'assurer des recettes suffisantes pour faire fonctionner de tels systèmes. Ces systèmes ont un coût énorme.
La population y est en général très attachée.
En général ce sont les employeurs et les salariés qui financent ces différents régimes qui brassent des milliards d'euros ou de dollars. L'État apporte souvent un complément de ressources.

§ I. La loi nationale applicable au régime de prévoyance sociale des personnels navigants

En ce qui concerne les travailleurs sédentaires qui travaillent dans un seul pays, le régime local leur est naturellement accordé.
Comme en matière aérienne les déplacements au-delà des frontières relèvent du quotidien, la question est de savoir à quel système national de prévoyance sociale sont rattachés les salariés relevant du personnel navigant d'une compagnie aérienne, salariés qui font carrière et qui peuvent affecter à des dessertes aériennes géographiquement diverses.

On retrouve en droit social ce qui vient d'être exposé à propos de la législation du travail.
La protection sociale a un coût important pour l'employeur. Elle permet d'assurer au personnel salarié une couverture contre le risque de la maladie, du chômage, de l'invalidité et de la vieillesse. Les charges sociales pèsent lourdement sur le budget des entreprises de transport aérien. Le transporteur évolue le plus souvent dans un milieu Trans national, il peut avoir la tentation d'user de subterfuges pour faire échapper les salariés au régime de protection sociale le moins intéressant financièrement pour lui. C'est le LAW shopping, qui est une manifestation de la fraude à la loi.

Voir la chronique de M. GRARD, Revue de droit des transports, janvier 2014, n°40 : personnels aériens navigants : de quel droit relèvent-ils ?

Les systèmes étatiques opposent leur résistance à ces tentatives de fuite devant une législation impérative d'ordre public.

Il existe en matière de sécurité sociale un règlement n° 883/2004, qui a été ultérieurement modifié dans un sens moins tatillon.
Ce texte concerne les ressortissants européens.
Le salarié est en principe affilié à un seul régime. Si un salarié exerce dans plusieurs États, il est affilié au régime de l'État où il exerce une partie substantielle de son activité.
Il pourrait y avoir dans certaines hypothèses un conflit entre organismes concurrents de sécurité sociale.
Il existe un formulaire A I qui aurait valeur irréfragable d'affiliation s'imposant aux autres systèmes nationaux concurrents. Cf. l'étude précitée de Laurent Cailloux-MEURICE, n° 10.

Une certaine jurisprudence a été rendue en France sous l'empire du règlement dans sa première version.

Crim. 11 mars 2014, B., n° 12-81461 : rejet du pourvoi formé contre l'arrêt de la cour de Paris ayant condamné la société Vueling Airlines, société espagnole, coupable de délit de travail dissimulé pour défaut de déclaration aux organismes de protection sociale des salariés travaillant dans son établissement en France.
Le transporteur disposait de certains membres de son personnel auprès de sa succursale de Roissy (établissement de Roissy inscrit au RCS), un directeur pays, un chef de base devant se conformer aux instructions du directeur à Barcelone, la compagnie revendiquait le statut de détachement pour la totalité de ses personnels navigants, soumis au régime de protection du droit espagnol. Les salariés étaient recrutés en Espagne, puis détachés en France.
La cour d'appel parle de l'absence d'existence d'un lien organique entre le transporteur et les salariés détachés en France. Travail dissimulé par dissimulation d'activité entre le 21 mai 2007 et le 16 mai 2008 à défaut d'avoir procédé en France pour ses salariés personnels navigants techniques et commerciaux travaillant à son établissement

de Roissy aux déclarations devant être faites aux organismes de protection sociale. Soustraction de ces personnels au système de retraite complémentaire obligatoire dans l'aviation civile.
La cour d'appel considérait que le transporteur exerçait son activité en France dans le cadre d'une base d'exploitation, employant 3 salariés au sol et des dizaines de navigants recrutés en Espagne présentés comme détachés en France. L'employeur ne pouvait pas se prévaloir des textes sur le détachement.
La chambre criminelle considère la décision justifiée. Absence de détachement. Activité entièrement orientée vers le territoire national réalisée dans des locaux ou infrastructures et relevant du droit d'établissement. Était constituée l'infraction de travail dissimulé faute d'avoir procédé en France pour ses salariés personnels navigants techniques et commerciaux occupés à l'établissement de Roissy aux déclarations devant être faites aux organismes de protection sociale.

La chambre criminelle a statué en des termes voisins dans un arrêt de la même date, 11 mars 2014, B., n° 11-88420, concernant des agissements anciens de la compagnie anglaise easyJet Airline Company Ltd, condamnée pour travail dissimulé, entrave au fonctionnement des institutions représentatives du personnel, à l'exercice du droit syndical et emploi à des postes de navigant professionnel de l'aéronautique civile de personnes affiliées au régime complémentaire obligatoire de retraite.

Il existe ainsi un accord entre la France et le Royaume- Uni du 3 avril 1997 soumettant à la législation française sur la sécurité sociale les personnels des compagnies, s'ils résident en France et y exercent l'essentiel de leur activité.
Cf. Paris, 28 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013, commentaire 51 par Ph. Delebecque.

On retrouve cette incidence dans l'arrêt easyJet Airline précité du 11 mars 2014, concernant la constitution de partie de l'URSSAF qui réclamait à la compagnie anglaise une indemnité de plus de 8 millions d'euros au titre du préjudice par elle ressentie du fait des pratiques de la compagnie éludant le paiement des cotisations sociales. La cour d'appel avait rejeté cette demande de réparation, à raison d'un accord d'exception conclu en 2007 entre les autorités françaises du CLEISS et leurs homologues du HMRC en application de l'article 17 du règlement n° 1408/71 suivant lequel durant la période de la prévention 2004/2007 les autorités françaises avaient accepté le maintien des salariés d'easyJet sous le régime de la sécurité sociale britannique.
Le CLEISS est un établissement public qui entretient en matière de sécurité sociale des relations avec les institutions étrangères et qui traite des demandes d'exemption d'affiliation aux régimes français de sécurité sociale des personnes exerçant leur activité sur le territoire français.
La cassation intervient, la cour d'appel n'ayant pas répondu aux conclusions de l'URSSAF qui se prévalait de l'absence de production aux débats de cet accord et des conditions de sa mise en œuvre.

L'arrêt indique qu'easyJet a régularisé sa situation à compter du 1° janvier 2007, la compagnie anglaise admettant posséder en France un établissement distinct en France et sa soumission à ce titre au droit social français.

Le règlement n° 465/2012 du 22 mai 2012 a modifié le règlement n° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale. Il donne plus de liberté aux compagnies pour qu'elles puissent changer temporairement l'affectation de leur personnel tout en le maintenant dans leur régime de sécurité sociale antérieur
Le considérant 4 de ce règlement concerne le personnel navigant.
Il est indiqué que la notion de base à l'égard des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine est celle de « base d'exploitation » qui avait été définie dans une annexe à un règlement de 1991.
Il est précisé qu'il est justifié de créer une règle spéciale pour cette catégorie de personnes : la base d'exploitation est le critère qui permet de déterminer la législation applicable.
La suite du texte donne une certaine latitude aux compagnies et entend préserver une certaine stabilité pour lutter contre des changements trop fréquents de régime tributaires des changements d'affectation : la législation applicable aux membres de ce personnel navigant devrait rester stable. Le principe de la base d'affectation ne devrait pas donner lieu à des changements fréquents de la législation applicable en raison des modes d'organisation du travail ou de contraintes saisonnières dans ce secteur d'activité.
Le changement de législation et de régime national de protection ne devrait s'opérer que si la situation nouvelle se cristallise durablement dans le temps et dans l'espace. A priori, le pilote conserve son régime d'origine, même si une mutation n'est pas exclue.
Le règlement de 2012 modifie le règlement n° 883/2004 qui se trouve doté d'un considérant 18 ter.
La base d'affectation est définie comme le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service et où dans des circonstances normales l'exploitant n'est pas

tenu de loger ce membre d'équipage : en clair, le membre d'équipage quitte la base et rentre chez lui ou vient de sa résidence pour prendre son service à la base d'affectation
Le salarié pourrait ainsi être rattaché à l'État de situation de la base d'exploitation à laquelle il est affecté par le transporteur aérien.
Ce salarié peut pour les nécessités du service être affecté temporairement à un autre lieu. Il conservera son régime antérieur. Le changement de régime suppose un changement définitif de base d'exploitation. Les mutations trop fréquentes de législation sont récusées.
L'article 11 nouveau § 5 du règlement n° 883/2004 reprend des données semblables : l'activité d'un membre d'équipage de conduite ou de cabine assurant des services de transport de voyageurs ou de fret est considérée comme étant une activité menée dans l'état membre dans lequel se trouve la base d'affectation.
Le pilote, qui passe peut-être plus de temps dans les airs qu'à terre dans les locaux de la compagnie, est réputé mener son activité professionnelle dans la base d'affectation qui lui est attribuée par l'employeur.
L'article 14 nouveau § 5 bis envisage le membre d'équipage salarié qui assure des services de transport dans deux ou plusieurs États membres, il décide qu'aux fins de l'article 13 § 1 du règlement de base, ce salarié est soumis à la législation de l'État membre dans lequel se situe la base d'affectation.
Le salarié reçoit une attestation concernant la législation qui lui est applicable.
Les articles 54 et 55 concernent la situation de chômage.

§ II. L'assiette du calcul des cotisations sociales : tout dépend du montant des salaires et autres avantages accordés au personnel.
L'intégration à titre d'avantages en nature des billets à tarif réduit attribués aux agents du transporteur dans l'assiette des cotisations sociales, 2° Civ. 3 mars 2011 n° 10-15702

§ III. Les accidents du travail

La compétence des tribunaux français en présence d'un accident aérien survenu à l'étranger, l'aéronef étant exploité par une société étrangère, les membres d'équipage perdant la vie.

1° Civile, 5 décembre 2012, Journal du droit international, juillet 2013, commentaire 13 Laurence Usunier : un accident mortel survient à Tamanrasset ; sont tués les passagers ainsi que 2 membres d'équipage. Les proches agissent devant le tribunal de Paris contre le transporteur Air Algérie et contre 2 sociétés SCECMA ; les familles des passagers sont indemnisées dans le cadre de transactions ; ne demeurent finalement dans l'instance que les ayants causes des membres d'équipage agissant contre Air Algérie. La juridiction française avait admis au nom de la connexité la compétence des tribunaux français, prorogation de compétence sur le fondement de l'art. 42 al. 2 CPC applicable dans l'ordre international, certains demandeurs étaient français lors de l'introduction de l'instance, le lien de connexité entre toutes les victimes du même accident d'avion agissant contre les supposés responsables était patent.
La cour de Paris avait écarté l'exception d'incompétence soulevée par Air Algérie.
La cassation intervient. Violation par fausse application de l'art. 42 al. 2, en se fondant sur la connexité existant entre les prétentions des demandeurs originaires, pour étendre la compétence des juridictions françaises aux demandeurs de nationalité étrangère restant en cause et les admettre à agir à l'encontre d'un défendeur de nationalité étrangère résidant à l'étranger.
La cour d'appel n'avait pas tenu compte de l'évolution des termes du litige, la compétence des tribunaux français était peut-être acquise lors de l'introduction du litige, elle ne l'était plus lorsque ne demeuraient à l'instance que des sujets algériens.
(On peut également douter de la compétence de la France de juger une cause algérienne relevant du droit des accidents du travail)

Le salarié, victime d'un accident du travail, est bénéficiaire d'une rente, la veuve d'une pension de réversion
La faute inexcusable de l'employeur, qui permet une majoration du montant de la rente, 2° Civ. 28 avril 2011
Les retraites
Le régime de retraite complémentaire, art. L. 6527-1. La Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Le Fonds de prévoyance de l'aéronautique.
Les droits du conjoint survivant et des enfants à charge

Section IV. Les responsabilités du commandant de bord et des pilotes en cas d'accident ou d'incident quelconque

I. Le manquement aux règles déontologiques

Le pilote coupable d'imprudence ou de négligence grave encourt des sanctions au titre du manquement à la discipline.
L'employeur a la latitude de licencier le pilote convaincu de faute grave et d'ainsi mettre fin à la relation de travail.

Les sanctions disciplinaires en cas de manquement aux règles de sécurité
Le conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile
La section du transport et du travail aérien

II. Responsabilité pénale

L'accident grave. Le pilote a sauvé sa vie, l'action publique n'est pas éteinte ! Il y a des victimes tuées ou grièvement blessées. La responsabilité pénale du pilote pour homicide involontaire est susceptible d'être engagée.

Catastrophe d'Habsheim, il y a eu condamnation du pilote d'Airbus , vol spécial affrété par l'aéro-club de Mulhouse, aucune autorisation n'avait été délivrée par la direction des opérations aériennes en contradiction avec une note datée de 1987 émanant de cette direction concernant les règles des vols à but touristique ou de présentation, l'administration avait fait savoir qu'il lui suffisait d'être informée, le fréteur est Air charter une filiale d'Air France, l'appareil avait survolé à très basse altitude l'aérodrome d'Habsheim où se déroulait un meeting aérien et s'est écrasé peu après dans la forêt de Hardt, chambre criminelle, 23 mai 2000

Crim. 25 septembre 2012, n° 11-85138 : un accident d'hélicoptère en montagne, passager blessé, le pilote Jean Philippe reconnu coupable de blessures involontaires

III. Responsabilité civile

a. La responsabilité du pilote indépendant

b. La responsabilité du pilote salarié

[Cette responsabilité joue éventuellement et parallèlement avec la responsabilité du commettant du fait de son préposé]
La victime d'un dommage peut-elle obtenir des dommageurs intérêts de la part d'un pilote salarié auquel une faute intentionnelle ou d'imprudence à l'origine du dommage serait reprochée ? Le préposé bénéficie-t-il d'une immunité le mettant à l'abri des poursuites ? Engage- t-il sa responsabilité personnelle au titre de la faute ? Même en cas de faute, le préposé peut-il bénéficier d'une immunité le mettant à l'abri des poursuites de la victime ?

Les solutions jurisprudentielles manquent de netteté, il y a peut-être des divergences d'appréciation au sein même de la Cour de cassation. La jurisprudence semble opérer une distinction entre les fautes d'imprudence commises par le préposé, où il bénéficierait de l'immunité, et les fautes dolosives ou intentionnelles, à l'occasion desquelles sa responsabilité pourrait être engagée.

i. .La jurisprudence de l'assemblée plénière

L'immunité : la responsabilité personnelle du préposé ne peut pas être engagée par la victime du dommage, tiers ou passager, arrêt Costedoat, épandage de pesticides en Camargue. Le préposé bénéficie ainsi d'une immunité. Solution désastreuse pour la victime si l'employeur commettant est insolvable.

La responsabilité civile du préposé subsiste cependant, arrêt Cousin, 14 décembre 2001, si le préposé a été condamné pénalement pour avoir commis intentionnellement une infraction

ii. La jurisprudence des chambres civiles de la Cour de cassation

L'immunité : Le médecin salarié, qui agit sans excéder *les limites de la mission* qui lui est impartie par l'établissement de santé privé, n'engage pas sa responsabilité à l'égard du patient, 1° Civ. 12 juillet 2007. Est engagée la seule responsabilité du commettant (en l'espèce, la Croix Rouge)
[la Cour de cassation admet cependant sur le terrain du recours en garantie que le commettant et son assureur qui a indemnisé la victime dispose d'un recours subrogatoire à l'encontre de l'assureur du médecin salarié auteur du dommage, l'immunité n'emporte pas l'irresponsabilité ; l'immunité dont bénéficie le salarié ne fait pas obstacle à l'exercice par l'assureur de la Croix Rouge de son recours subrogatoire à l'encontre de l'assureur de responsabilité du salarié à prendre en charge les conséquences dommageables des fautes commises par son assuré]

La mise à l'écart de l'immunité : le préposé est civilement responsable si le préjudice de la victime résulte d'une faute pénale ou d'une faute intentionnelle

iii. La jurisprudence de la chambre criminelle statuant sur l'action civile

L'immunité : Le préposé - qui est condamné pénalement pour homicide involontaire - bénéficie d'une immunité du moment qu'il n'a pas excédé les limites de sa mission, Crim. 19 oct. 2010

Le refus de l'immunité en cas de faute qualifiée commise dans l'exercice des fonctions, Crim. 13 mars 2007, un capitaine engage en ce cas sa responsabilité civile à l'égard du tiers, victime de l'infraction.

Crim. 25 septembre 2012, n° 11-85138, accident d'hélicoptère, passager blessé, le pilote n'avait pas exigé le port de la ceinture, condamnation du pilote pour blessures involontaires, le pilote et la compagnie condamnés sur les intérêts civils, la décision ne fait pas état d'une immunité du salarié.

ANNEXE
LES ENQUETES en cas d'ACCIDENT ou d'INCIDENT grave en matière aérienne

On prétend, à tort ou à raison, que, 6 fois sur 10, c'est une faute humaine qui a été l'un des facteurs de survenance de l'accident : le stress des pilotes, la mauvaise entente entre membres de l'équipage, des incompréhensions dans les communications échangées. C'est la raison pour laquelle nous plaçons ce développement concernant les enquêtes après accident en prolongation du discours relatif aux navigants. Mais sans volonté de systématisation : tout accident n'est pas imputable aux navigants. Souvent l'accident résulte de l'enchaînement malheureux de plusieurs facteurs : le climat, la météo, l'état de l'appareil, une maintenance défectueuse, des défaillances au niveau des services du contrôle aérien, le péril aviaire, des fautes d'imprudence ou d'inattention du commandant de bord …la conjonction de plusieurs faits parfois minimes conduit à la catastrophe.

LA PREVENTION ET LE COMPTE RENDU D'EVENEMENTS

Il s'agit de faire apparaître au grand jour les signes annonciateurs ou prémonitoires d'une hypothétique catastrophe pour prendre à temps les mesures réparatrices, grâce en particulier au compte rendu d'événements.
Les événements mal sonnants doivent être relevés et notifiés, pour prévenir et tenter d'obtenir qu'ils ne se renouvellent pas. La notification porte également les accidents et incidents réalisés.

La directive 2003/42/CE du 13 juin 2003 - aujourd'hui abrogée - concernait déjà les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.
Cette réglementation était reprise aux articles L. 6223-1 du code des transports.

La matière est renouvelée par le règlement n°376/2014 du 3 avril 2014, applicable à partir de 2015.
Les comptes rendus obligatoires. L'article 4 donne une liste d'événements devant être notifiés. Ces événements à notifier sont ceux qui sont susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne. Il s'agit d'événements liés à l'exploitation des aéronefs (comme les collisions), les événements liés à des conditions techniques (défauts structurels, problèmes de propulsion), les événements liés aux services de la navigation aérienne, les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol.
L'annexe I donne la liste des exigences propres aux systèmes de comptes rendus d'événements
L'obligation de déclaration dans les 72 heures pèse sur les personnes qui dans l'exercice de leurs fonctions ont relevé un élément mettant en danger l'aéronef ou ses occupants, art. 4 § 6.
Les membres du personnel participent à la notification des événements.

Le propriétaire de l'aéronef rend compte à l'autorité compétente. Il rend compte également à l'organisme responsable de la conception de type de tout état d'un aéronef compromettant la sécurité du vol, annexe I (M), M.A.202 Compte rendu d'événements, règlement n° 1321/2014.

À côté des comptes rendus obligatoires, il y a la possibilité de comptes rendus volontaires, qui demeurent facultatifs, article 5.
L'article 6 concerne la collecte et le stockage des informations sur des bases de données.

Il existe un répertoire central européen pour stocker les informations pertinentes en provenance des États membres, art. 8

Les informations peuvent être échangées entre États membres.
L'AESA en collaboration avec les autorités nationales participe à l'échange et à l'analyse des informations, art. 19 du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, article 9 du règlement n°376/2014 du 3 avril 2014
Les demandeurs pour demander communication doivent participer à l'amélioration de la sécurité, ce sont les fabricants, les organismes de maintenance, les exploitants d'aéronefs et d'aérodromes, les services de la navigation aérienne, les organismes chargés de l'entretien des aéronefs au sol, avitaillement, chargement, dégivrage, tractage, services de lutte contre l'incendie, les organismes de formation des pilotes, les centres de recherche, les pilotes, les ingénieurs …, ils s'adressent pour recevoir l'information au point de contact existant dans chaque état.

Les événements collectés sont analysés pour identifier les dangers pour la sécurité, art. 13. Les mesures préventives et correctives sont prises par les transporteurs, par les fabricants, par les aérodromes. Chaque État ainsi que l'Agence agissent en ce sens. Il existe un réseau d'analystes de la sécurité aérienne, l'Agence soutient leurs activités, elle publie un rapport annuel contenant en particulier le résultat de l'analyse des informations.
Une certaine confidentialité est organisée concernant les informations publiées ou échangées.
Certaines erreurs, manquements ou infractions peuvent être portées à la connaissance des États uniquement du fait des notifications, les États doivent en principe s'abstenir d'intenter des actions punitives.
Sous des exceptions prévues à l'art.16 § 10 : manquement délibéré aux règles, méconnaissance grave et sérieuse à l'obligation professionnelle de prendre les mesures requises

L'ACCIDENT ou L'INCIDENT GRAVE

L'œuvre de prévention a échoué**,** survient la catastrophe, l'accident ou l'incident grave. Il y a des pertes matérielles, des pertes humaines. Il faut enquêter pour déterminer les causes du sinistre et éventuellement sévir en mettant les responsabilités en lumière.

Le système juridique a instauré une dualité d'enquêtes : l'enquête pénale pour rechercher et punir les délinquants ayant commis une infraction pénale, qui relève du droit national, l'enquête de sécurité pour éviter le renouvellement de l'accident et préconiser certaines mesures de redressement qui relève des normes internationales, européennes et nationales.

L'enquête de sécurité est indépendante et distincte et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités, art. 5, § 5, du règlement européen.
L'une des difficultés est d'établir la corrélation et la complémentarité entre les deux enquêtes, l'enquête de sécurité étant susceptible de nourrir l'enquête pénale, alors que leurs finalités sont distinctes.

L'ENQUETE DE SECURITE

Le droit aérien impose la conduite d'enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves survenus dans l'aviation civile.
Cette enquête a un caractère prophylactique, elle n'est pas destinée à déboucher sur une punition.

Les règles

La convention de Chicago, art. 26 et l'annexe 13, normes (standards) et pratiques recommandées

Olivier Ferrante, Les objectifs et les moyens de l'enquête technique, in ouvrage collectif dirigé par Xavier Latour, La sécurité et la sûreté des transports aériens, Le Harmattan, 2005règlement (UE) n° 996/2010 du 20 octobre 2010

Le règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile

Le code des transports : les articles L. 1621-1 et suivants donnent des normes générales pour l'ensemble des modes de transport, les articles L. 6222-1 et suivants présentent des normes propres à l'aviation ; demeurent en vigueur certaines dispositions contenues dans la partie réglementaire du code de l'aviation civile : les dispositions françaises ont force normative dans la mesure où elles ne contredisent pas le dispositif européen déjà très détaillé.
Le règlement impose aux états de fixer des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du règlement, art. 23.
Le règlement européen de 2010, art. 12 § 3, fait place à des accords conclus au niveau national entre les autorités chargées de l'enquête de sécurité et les autres autorités comme les autorités judiciaires. Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Ces accords dits préalables sont transmis aux autorités européennes.

L'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes et des responsabilités. L'établissement des causes n'implique pas la détermination de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou pénale, art. 2, chiffre 4. Il s'agit d'améliorer la sécurité aérienne.
L'enquête de sécurité est indépendante et distincte de toute action judiciaire visant à déterminer des fautes ou des responsabilités. Il n'en demeure pas moins qu'en retraçant l'historique de l'accident et en recherchant les causes, on facilite l'action de la gendarmerie et de la justice qui enquêtent parallèlement pour révéler les éventuels manquements des intervenants.

Obligation de notifier les accidents et les incidents graves, art. 9

L'autorité responsable des enquêtes informe la Commission européenne, l'AESA, l'OACI, les États membres et les pays tiers concernés.

La compétence à mener l'enquête face à un sinistre à composante internationale :
Quel est l'État qui est compétent pour mener l'enquête de sécurité ?
La compétence de l'*État d'occurrence* : l'enquête est conduite sous la responsabilité de l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit.
La compétence lorsque le lieu de l'accident ne fait pas partie d'un territoire étatique : ex. accident au-dessus de la haute mer : c'est la compétence de l'*État d'immatriculation* de l'aéronef, art. 5 § 2.

Les hypothèses d'enquête obligatoire
La survenance de certaines circonstances entraîne l'obligation d'ouvrir une enquête, art. 5 du règlement.

- L'accident : l'aéronef a disparu / mort d'une personne ou graves blessures de personnes à bord, ou exposées au souffle des réacteurs ou bien ayant eu un contact direct avec des éléments de l'aéronef / dommages à l'aéronef appelant des réparations importantes ou le remplacement d'éléments endommagés, art. 2, chiffre 1.
L'accident doit être porté à la connaissance du BEA.
C'est l'exploitant ou le commandant de bord (s'il a sauvé sa vie !) qui informe le BEA sans retard. Art. R. 722-3.
Le BEA reçoit également l'information donnée par le prestataire de services civils de navigation aérienne qui constate l'accident, qui en est informé ou qui est impliqué dans sa survenance. Art. R. 722-4.
La liste des passagers, art. 20. Les compagnies proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées de la personne à contacter en cas d'accident.
Plan d'urgence en cas d'accident. Assistance compassionnelle aux proches des victimes.
Le transporteur qui ne dispose pas d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches, prévu par l'art. 21 du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, encourt une amende administrative, art. R. 160-1, I, 5° CAC.

- L'incident grave : c'est un événement qui n'est pas un accident, l'incident peut compromettre la sécurité de l'exploitation, il y a une forte probabilité d'accident. L'annexe donne des exemples : quasi-collision, incendie ou fumée dans la cabine des passagers, incendies de moteurs, utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite, désintégration de moteurs, pannes multiples de système de bord, problème de carburant, incident au décollage ou à l'atterrissage : sortie de piste …
Le ministre arrête la liste des incidents qui doivent être portés à la connaissance du BEA. Cette liste contient au moins les incidents graves mentionnés à titre d'exemple en annexe au règlement n° 996/2010. Ce qui signifie que la France se réserve la possibilité d'enrichir la liste européenne. Art. R.722-2 CAC.
Les personnes précitées informent le BEA de l'incident.

Chaque État institue une autorité nationale permanente qui conduit ou supervise les enquêtes de sécurité dans l'aviation civile, qui n'accepte d'instruction de quiconque, art. 4 du règlement : cette autorité est en France le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, le BEA de l'aviation civile, art. R. 1621-1 et suivants du code des transports.
C'est une autorité fonctionnellement indépendante, qui doit être indépendante des autorités chargées de la navigabilité, de la certification, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne, de l'exploitation des aérodromes …
[le bureau enquête accidents défense air concernant les avions à usage militaire, exploités en circulation aérienne militaire, appartenant à l'état français ou à un autre état, avions qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu par la convention de Chicago]
Jean Paul TROADEC nommé en 2009 directeur du BEA. Des enquêteurs. Un personnel qualifié. Des bureaux, des hangars pour entreposer et examiner les aéronefs ou les épaves.

L'art. 7 du règlement prévoit la constitution d'un réseau des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité, un président pour trois ans, un observateur de l'AESA, partage d'informations, améliorer la qualité des enquêtes, préparer des suggestions.

Enquête administrative non contradictoire, distincte d'une information judiciaire.
L'enquête est conduite par l'enquêteur désigné.
Les enquêteurs ne reçoivent pas d'instructions, ils sont indépendants. On peut présumer qu'ils doivent agir de façon loyale et impartiale.
Il est entendu implicitement que les enquêteurs doivent s'abstraire de toute influence en provenance non seulement du pouvoir exécutif, mais surtout des milieux de l'industrie aéronautique et du transport aérien.

L'enquêteur n'est pas seul. Il peut être épaulé ou assisté.
L'AESA et les autres autorités nationales peuvent envoyer un représentant pour participer à l'enquête comme *conseiller* de l'enquêteur désigné, art. 8 § 1. Le § 2 précise les prérogatives de ces conseillers, comme proposer des

thèmes de questions, recevoir copie des documents pertinents, prendre part à l'examen des composants, aux exposés techniques et aux réunions sur l'avancement de l'enquête.
L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État de construction peuvent nommer un *représentant accrédité* pour participer à l'enquête, art. 10. Le représentant accrédité, qui doit avoir une qualification, peut être secondé par un conseiller, art. 2, chiffre 2.
L'État dont des ressortissants sont décédés dans l'accident peut désigner un *expert* qui accède aux informations factuelles et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête, art. 21 § 4.

Les choses se passent différemment selon qu'une enquête judiciaire est ouverte ou non.
Si l'incident est relativement mince, il n'y pas d'enquête judiciaire, n'intervient que l'enquête de sécurité.
Lorsqu'une information judiciaire est ouverte, il y a dualité d'enquête, l'enquêteur de sécurité cherche l'origine de l'accident mais ne cherche pas à mettre en cause d'éventuels responsables de l'accident. La police et la justice recherchent eux aussi les causes de l'accident, mais pour vérifier s'il y a des coupables ayant commis une infraction à renvoyer devant le tribunal correctionnel.

L'enquête technique peut être menée par un État donné, alors qu'une enquête pénale est conduite dans un autre État.

La conservation des preuves, art. 13. En principe, il ne faut pas modifier l'état du site de l'accident, dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité. En cas d'accident mortel, il est vraisemblable que les pompiers et que les gendarmes parviennent sur les lieux de la catastrophe bien avant l'arrivée de l'enquêteur de sécurité qui visitera le site de la catastrophe et examinera l'épave.

L'enquêteur de sécurité conduit l'enquête.
Après avoir été désigné par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, l'enquêteur prend les mesures nécessaires aux exigences de l'enquête de sécurité, nonobstant toute enquête judiciaire, art. 11 § 1. L'art. 11, § 2 confère à l'enquêteur des pouvoirs importants. L'enquêteur accède au site de l'accident, à l'aéronef, à l'épave ; il est indispensable de préserver et de conserver les éléments de preuve : relevé des indices, prélèvements des débris à fin d'analyse ; peut demander une autopsie des victimes ; examens médicaux des personnes impliquées dans l'exploitation ; audition des témoins ; accès aux informations et aux enregistrements.
Il n'agit pas forcément seul, il peut étendre ses droits d'enquêteur à ses experts et conseillers, ainsi qu'aux représentants accrédités, art. 11 § 3.
Le règlement réserve les droits des enquêteurs et experts relevant de l'autorité judiciaire.

L'article 12 du règlement édicte des dispositions pour favoriser la coordination des enquêtes, lorsqu' une enquête judiciaire est ouverte parallèlement.

Il y a des dispositions concernant l'analyse des enregistreurs de bord

L'enregistreur de conversations du poste de pilotage, CVR, garde en mémoire les données enregistrées pendant au moins les (deux) dernières heures de fonctionnement. Il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau.
On prévoit des mesures pour accéder aux informations en cas de choc violent de l'appareil à terre ou si l'avion tombe dans les flots.
On prévoit à partir de 2014 un enregistrement des liaisons de données
Le règlement dans son considérant 29 préconise d'encourager la recherche pour permettre la localisation en temps réel des aéronefs et pour accéder aux informations contenues dans les enregistreurs de vol sans que leur présence physique soit nécessaire

L'enregistreur de paramètres de vol FDR. Il enregistre le temps, l'altitude, la vitesse air, l'accélération normale et le cap ; les paramètres pour déterminer la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance des moteurs, les dispositifs sur la portance et la traînée.

. L'art. 12 § 1 attribue des compétences parallèles tant à l'enquêteur désigné qu'à l'autorité judiciaire : l'enquêteur désigné assure la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle.
L'autorité judiciaire peut cependant désigner un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord jusqu'au

lieu de leur dépouillement ou de leur analyse.
On envisage l'hypothèse où l'examen risque de modifier, altérer, détruire ces éléments : on demande l'accord préalable des autorités judiciaires. Si cet accord n'est pas obtenu dans les deux semaines, l'enquêteur peut procéder à l'examen.
Le règlement envisage le cas où l'autorité judiciaire a saisi les éléments de preuve : l'enquêteur désigné en cas de saisie peut accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve, il peut les utiliser.
Les enquêteurs dressent procès-verbal. Copie du P.V. est adressée à l'autorité judiciaire, art. L. 723-1 CAC.
Si on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite aurait joué un rôle dans l'accident, l'enquêteur désigné informe immédiatement les autorités compétentes.
Cette coopération entre les différentes autorités, judiciaires, de l'aviation civile, de sauvetage se fait sur la base d'accords préalables, elle donne lieu à des échanges d'informations. Les enquêteurs de sécurité informent ainsi l'autorité judiciaire, et réciproquement. Souci d'éviter les conflits entre autorités. Ces accords portent sur les points suivants : l'accès au site de l'accident, la conservation des preuves, la résolution des conflits … Ces accords inter – autorités sont communiqués à la Commission, au Parlement européen, au Conseil de l'UE.

Certains éléments et informations sensibles sont réservés en principe à l'enquête de sécurité, ils ne sont pas en principe communicables. L'administration de la justice peut cependant en décider la divulgation, article 14 § 3. Ce qui semble signifier qu'elle en a auparavant pris connaissance. Une communication des enregistrements à d'autres États membres est envisagée, art. 14 § 3 alinéa 2
Le considérant 25 du règlement indique que si une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité donne des informations, ces informations ne devraient pas être utilisées contre elle, ceci conformément aux principes constitutionnels et au droit national.
L'art. L. 6222-2 du code des transports exempte de toute sanction administrative celui qui fait une déclaration d'accident ou d'incident. Les sanctions civiles et pénales demeurent a contrario possibles contre lui.

Le personnel de l'organisme chargé des enquêtes est lié par le secret professionnel, art. 15 § 1. L'autorité communique cependant aux fabricants et aux exploitants des renseignements pertinents pour la prévention des accidents, art. 15 § 2.
Elle communique à l'AESA et aux autorités nationales de l'aviation civile certaines informations factuelles pertinentes, art. 15 § 3.

Le chef de l'autorité nationale peut recevoir et informer les familles des victimes

L'enquête donne lieu à *rapport*

Avant rapports, il peut être demandé au constructeur et à l'exploitant de faire un commentaire.

Possibilité de rapports avant la fin de l'enquête : les rapports d'étape

Publication d'un rapport final suggérant des éléments pour assurer le non renouvellement des causes ayant conduit à l'accident : l'objectif de l'enquête est la prévention des accidents. Les intéressés ont communication au préalable du rapport et apportent leurs commentaires. Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident.
Publication en principe du rapport final dans les 12 mois de l'accident / incident grave.

Recommandations de sécurité à tout moment de l'enquête ou dans le rapport final, art. 17.
Le destinataire de la recommandation de sécurité doit faire savoir dans les 90 jours les mesures qu'il a prises, art. 18 § 1. L'autorité peut répliquer dans les 60 jours pour indiquer si elle estime la réponse adéquate ou non.
L'art. 18 § 4, évoque implicitement des sanctions éventuelles : les autorités responsables de la sécurité au niveau national et au niveau de l'UE mettent en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité. Il semble bien que si les recommandations ne sont pas mises en pratique, l'autorité peut agir au niveau du certificat de navigabilité et du CTA en prenant des mesures de suspension. Une inaction de sa part pourrait être constitutive de faute.

Les comptes rendus d'événements
L'article 9 du règlement n° 376/2014 du 3 avril 2014 prévoit de consigner, sur le répertoire central où sont répertoriées les informations concernant les événements de l'aviation civile, les informations relatives aux accidents et incidents graves.
On insère, au registre central européen, pendant le déroulement de l'enquête, les informations factuelles préliminaires.
Une fois l'enquête terminée, on transfère sur le registre le rapport d'enquête final.
On publie les recommandations de sécurité émises ainsi que les réponses reçues ; les responsables des enquêtes y font publier les recommandations de sécurité en provenance des pays tiers, art. 18 § 5.
Une décision de la Commission européenne du 5 décembre 2012 concerne les droits d'accès au registre central européen des recommandations de sécurité. La base de données des recommandations est opérationnelle depuis février 2012. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité ont un accès illimité à la base de données. Les recommandations de sécurité figurant sur la base de données sont à la disposition du public. En revanche, les réponses aux recommandations de sécurité sont accessibles aux seuls destinataires.

On prévoit la publication annuelle d'un rapport sur la sécurité au niveau national.

Le ministre peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences résultant de la réglementation européenne en matière de comptes rendus, d'analyse et de suivi des événements, art. R. 160-1, IV CAC.
Le ministre statue sur avis de la commission administrative de l'aviation civile, art. R. 160-3 CAC.

L'ENQUETE DE JUSTICE

L'enquête pénale a pour finalité de déterminer les causes de l'accident et d'établir si des fautes pénales peuvent être reprochées à une ou plusieurs personnes. Si faute il y a, le parquet exerce l'action publique et poursuit le châtiment des coupables devant le tribunal correctionnel. Plusieurs personnes sont susceptibles de se voir reprocher d'avoir été l'auteur d'homicide ou de blessures involontaires.

L'enquête pénale en cas de morts ou de blessés : dans un premier temps l'enquête de police et ensuite l'instruction menée par le magistrat instructeur, qui donne éventuellement commission rogatoire à la police ou à la gendarmerie.

Colonel Raymond Carter, Les défaillances de la sécurité et de la sûreté des transports aériens : quels pouvoirs d'investigations ?, ouvrage collectif précité direction Xavier Latour, p. 119

Le magistrat instructeur renvoie éventuellement les mis en examen devant la juridiction correctionnelle.

L'autorité répressive française peut être compétente au regard du code de procédure pénale pour enquêter, poursuivre et réprimer
(les auteurs d'infractions commises hors du territoire de la république peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque la loi française est applicable, a. 689 CPP, la loi pénale française est applicable à tout délit puni d'emprisonnement commis par un français ou par un étranger hors du territoire de la république lorsque la victime est de nationalité française, a. 113-7 CP, la poursuite est exercée à la requête du ministère public, précédée d'une plainte de la victime ou de ses ayants droit, art. 113-8 CP)
Alors que l'enquête de sécurité est menée à l'étranger, l'accident ayant eu lieu à l'étranger.

Si une information est ouverte, le juge d'instruction procède à la désignation d'experts pour déterminer les causes du sinistre. Il y aurait une certaine difficulté pour nommer des experts dotés de la compétence technique, faisant état

d'expérience, à l'impartialité reconnue, sans dépendance à l'égard des constructeurs et des exploitants.

Claude Guibert, Quel rôle pour l'expert judiciaire ?, ouvrage collectif, direction Xavier Latour, p. 131
L'expert dans son rapport, indique cet expert aéronautique, opère une distinction entre les facteurs de l'accident.
Il y a les facteurs suffisants : un seul élément est suffisant pour causer l'accident
Il y a les facteurs déterminants : l'accident aurait été évité si un seul facteur avait fait défaut
Il y a les facteurs additifs ou contributifs

Les personnes mises en examen accèdent au dossier de procédure.

La cour de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, relate certaines pratiques contestables de la part du BEA : un haut fonctionnaire de la DGAC a été mis en cause par le juge d'instruction, le dossier de la procédure est communiqué aux parties, l'art. 114 CPP indique que les copies des rapports d'expertise peuvent être communiquées par les parties ou leurs avocats à des tiers pour les besoins de leur défense. L'avocat de ce haut fonctionnaire a communiqué les rapports d'expertise judiciaire au directeur du BEA, qui a fourni un avis dans lequel il s'est plu à éreinter les conclusions données par les experts nommés par le juge d'instruction. La cour d'appel s'offusque à juste titre. Le directeur du BEA aurait dû s'abstenir, il est tenu au secret professionnel, il a un devoir d'impartialité et de réserve.

Des tensions peuvent s'élever éventuellement entre les services de police et les enquêteurs menant l'enquête de sécurité, le règlement européen tente de les surmonter.
L'autorité judiciaire reçoit de l'information en provenance de ceux qui conduisent l'enquête de sécurité.
L'enquête judiciaire est nourrie en droit et en fait par les informations en provenance de l'enquête technique, il n'existe aucune cloison étanche entre les enquêtes menées parallèlement. Il est donc de fait inexact de dire que l'enquête technique a pour seul objectif la prévention de futurs accidents. Les résultats de l'enquête technique nourrissent l'enquête de police et l'information judiciaire. Si on avait voulu une enquête technique sans visée sanctionnatrice, il aurait fallu en interdire la communication et l'usage à la gendarmerie, au juge d'instruction ou à l'audience du tribunal correctionnel. Ce qu'on s'est bien gardé de faire.

En France.

Le témoignage devant les juridictions répressives soit devant le juge d'instruction soit devant le tribunal correctionnel : le président et les membres du BEA peuvent-ils être présents au procès pénal en tant que témoins et se transformer en auxiliaires de l'accusation ou de la défense des prévenus ou en amis de la cour ? L'esprit de la législation par certains côtés s'y oppose, à tout le moins une certaine prudence s'impose, le respect des principes déontologiques également. Il faut être conscient que toute affirmation d'un agent du BEA risque d'être décisive pour le sort de la poursuite, alors que l'enquête de sécurité est en principe secrète et qu'elle ne connaît pas le principe de contradiction, même si le transporteur et les autres intéressés peuvent faire parvenir leurs observations. Transformer le BEA en agent et collaborateur de la justice civile ou pénale transformerait l'esprit dans lequel il doit procéder, on modifierait sa nature, d'enquêteur froid et technique à finalité préventive on en ferait l'auxiliaire de l'appareil judiciaire, alors qu'il n'en présente pas les qualités, il se transformerait en organisme policier, ce qui n'est pas déshonorant, mais ce n'est pas la philosophie du système. Les agents du BEA peuvent être appelés à témoigner en justice, comme témoins ils peuvent dire ce qu'ils ont vu et entendu, mais ils ne doivent pas se transformer en expert judiciaire, ce qui n'est pas leur mission. La loi réprouve le mélange des genres, l'enquête de sécurité n'a pas pour objet de faire apparaître une responsabilité pénale et de désigner des coupables, elle a pour objet de déterminer les circonstances et les causes de l'accident ainsi que d'établir des recommandations de sécurité - dans quelle finalité ? Dans le but de prévenir de futurs accidents - le tout, sans préjudice de l'enquête judiciaire, art. L.6222-10
Les enquêteurs techniques dressent procès-verbal des opérations qu'ils conduisent, la copie en est adressée à l'autorité judiciaire lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, art. L. 6222-6 al. 2. Les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués aux autorités compétentes si on pense qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident, art. 12 §2 du règlement. La justice pénale peut donc utiliser les éléments qui y figurent pour la manifestation de la vérité. L'enquête pénale est nourrie des constatations opérées dans le cadre de l'enquête technique.

Les personnels du BEA sont en principe liés par le secret professionnel, art. 15 du règlement, article L. 1621-16 s. même si le responsable de l'organisme est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident et à rendre publiques des informations.
Le rapport publié au terme de l'enquête n'indique pas de nom de personnes, il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident et à la compréhension des recommandations de sécurité, art. L. 1621-4.
Il est vrai que toute personne est tenue devant le tribunal correctionnel par l'obligation de témoigner et d'apporter son concours à l'œuvre de justice et que les fonctionnaires du BEA ne sauraient faire état d'un secret absolu à l'égal de celui des médecins. Ils devraient, semble-t-il, se souvenir de la finalité de l'institution auprès de laquelle ils sont attachés : finalité prophylactique, prévenir la réitération de l'accident, ne pas empiéter sur la procédure judiciaire, ne pas remplir la fonction d'expert, ne se faire l'auxiliaire ni de l'accusation ni de la défense.
Si on prend l'arrêt rendu dans l'affaire de l'accident du Concorde le 29 novembre 2012 par la cour de Versailles, on constate l'importance prise par les déclarations comme témoins du directeur et de fonctionnaires du BEA. L'arrêt rendu en cette matière hautement technique - où il faut avoir une culture d'ingénieur en aéronautique pour tenter de bien déceler les origines, les causes, les antécédents d'une telle catastrophe - se fonde très largement sur le résultat des expertises mais également sur le rapport final du BEA, ce qui est correct, mais également sur les déclarations à la barre des agents du BEA. Le BEA devient ainsi un coopérateur de la procédure pénale et de la prise de décision judiciaire. L'enquête de sécurité se met au service de l'enquête de justice. Nous doutons que ce soit l'esprit de la législation (voir Xavier Latour, Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire, in ouvrage collectif, 2005, précité, p. 26). Le considérant 4 du règlement n° 996/2010 indique expressément : L'unique objectif des enquêtes de sécurité devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités.
Un béotien pourrait se demander s'il est nécessaire dans de telles conditions de maintenir en cas d'accident grave la dualité d'enquête. Le magistrat instructeur n'aurait qu'à délivrer dès l'ouverture de l'enquête commission rogatoire au BEA, organe de l'État, pour que celui-ci détermine les causes de l'accident et qu'il établisse les responsabilités, étant chargé à titre accessoire d'établir des recommandations de sécurité. Les textes et la pratique nous semblent porteurs d'une ambiguïté indéniable.

L'art. L.1621-18 autorise sous certaines conditions communication de certains éléments de la procédure judiciaire, en particulier pour faciliter l'indemnisation des victimes, autorisation ministérielle.

Le témoignage devant la juridiction civile

À l'étranger
Le témoignage devant les juridictions étrangères civiles et pénales saisies d'une instance liée à un accident aérien. Le rapport final pourra être produit, il tombe dans le domaine public. Quid avant le terme de l'enquête ? Il faudrait probablement pour témoigner l'autorisation du supérieur hiérarchique. Tant que le rapport final n'est pas publié, le service ne dispose que d'informations partielles et non d'une synthèse générale. Le fonctionnaire français est soumis à la loi française qui lui impose le secret. Le règlement européen l'y soumet également. Il doit se taire, sauf principe contraire qui lui imposerait ou qui lui permettrait d'exprimer une opinion sur les causes et circonstances de l'accident. La prudence s'impose, le conseil donné a priori à l'agent du BEA : s'abstenir. Il convient d'éviter tout risque de voir toute personne, tout juge être instrumentalisé ou manipulé pour satisfaire les intérêts du transporteur ou celui des victimes. Le tribunal étranger pourrait être incité à surseoir à statuer tant que le rapport d'enquête final n'a pas été rendu public.

CHAPITRE II. L'ASTRONAUTE

Philippe Achilleas, L'astronaute et le droit international, Mélanges Courteix, p. 143

L'astronaute vu par les traités adoptés sous l'égide de l'ONU
Le mot d'astronaute a été forgé en 1928 : le marin des astres
On considère comme astronaute tout membre d'équipage d'un objet spatial. On tend à faire figurer lato sensu parmi les astronautes toute personne se trouvant à bord, comme un passager sans mission particulière de conduite ou scientifique. Toute personne se trouvant sur un corps céleste, comme la lune, est un astronaute.
On traite avec emphase l'astronaute d'envoyé de l'humanité dans l'espace extra atmosphérique
Youri Gagarine, premier vol du 12 avril 1961 dans l'engin Wostok
Neil Armstrong
Plusieurs astronautes ont perdu la vie lors d'accidents spatiaux ou lors du retour sur terre. L'accident de la navette Challenger en 1986, et de la navette Columbia en 2003.

L'astronaute se trouve sous la juridiction de l'état de lancement, art. VIII du traité de 1967

Le séjour à demeure d'astronautes de plusieurs nationalités à bord de la station spatiale internationale. A été mis en place en 2000 un code de conduite de l'équipage de l'ISS, ont été prévus en 2001 des critères sur la sélection l'affectation l'entraînement et la certification de l'équipage. On fait apparaître le modèle de l'astronaute professionnel. Présence d'un commandant de bord. Un directeur de vol à Houston.
La presse fait état du lancement le 29 mars 2013 de trois spationautes depuis Baïkonour en direction de la station spatiale internationale, le trajet a été accompli en 6 heures.

L'assistance à apporter aux astronautes en détresse, accord de 1968. L'astronaute tombe sur terre ou en mer. Une obligation d'information envers l'état de lancement. Une obligation de sauvetage. Une obligation de rapatriement.
L'entraide mutuelle des astronautes dans l'espace

TITRE V.LES ENTREPRISES ET LE PERSONNEL AU SOL

Plusieurs entreprises - appelées à embaucher du personnel - contribuent à la bonne marche du trafic aérien.

Le transporteur effectuant des navettes d'autobus, pour le compte des compagnies aériennes, sur l'aire de trafic pour acheminer les équipages et les passagers depuis le ou les terminaux jusqu'aux avions. Cf. À propos de l'obligation incombant au nouveau titulaire du marché d'assistance en escale de reprendre le personnel de l'entreprise précédemment en activité, Soc. 25 septembre 2013, n° 12-13697

Les entreprises de handling, manutentionnaires des bagages, du fret, de l'entretien des avions en escale. L'agent de handling fait de l'assistance en escale, il reçoit éventuellement les marchandises pour le compte du destinataire, il s'occupe de faire achemine par la route la marchandise depuis l'aérogare jusqu'à l'établissement du destinataire. Il fait de l'entreprise, du dépôt, il fait du mandat, il peut faire de la commission de transport.
Tilche, BTL 2013.325
La jurisprudence, au regard des particularités des espèces, voit dans l'entreprise de handling un préposé du transporteur.
Lyon, 11 avril 2013, BTL 2013.3460, Rev. Du droit tr. et de la mobilité, juillet 2013, comm. 48 par Ph. Delebecque : un déménagement entre Tunis et Clermont, un vol dans les locaux de l'agent de handling. Les portes du hangar sont restées ouvertes. Les lumières extérieures ne fonctionnaient pas. Le centre de surveillance avait alerté les superviseurs du site qui dormaient et qui donc ne se sont pas déplacés. L'assureur indemnise la victime et se retourne contre le transporteur qui appelle le manutentionnaire en garantie. Le transporteur est responsable du fait de son agent, cf. art. 30 CM. En ce qui concerne le recours du transporteur contre son agent, la juridiction applique l'accord IATA, qui contient une clause de non recours, sauf faute intentionnelle ou faute avec négligence en sachant que la faute provoquerait certainement le dommage. La faute est admise. L'agent est condamné à garantir le transporteur des condamnations prononcées.

Droit de la concurrence et des aides d'État
Certaines entreprises bénéficiaires d'aides d'État ne restituent jamais les aides illicites qui leur avaient été attribuées, en particulier lorsqu'elles font faillite, qu'elles sont liquidées et se révèlent insolvables. Il peut y avoir dans certains

cas la tentation de la fraude, la société débitrice est liquidée, mais on constitue une société nouvelle qui n'est en fait que la prolongation de la précédente et qui se dit libérée de toute obligation.
On est peut-être dans un tel scénario avec les aéroports de Milan.
Une filiale de l'aéroport SEA Handling faisait de l'assistance en escale, l'aéroport public avait effectué des aides en faveur de sa filiale, cette aide a été déclarée incompatible avec le marché commun par une décision de la commission du 19 décembre 2012.
(La décision de la Commission a fait l'objet d'un recours, la procédure est en cours devant le Tribunal ; contentieux dans le contentieux : la bénéficiaire de l'aide auteur du recours, Sean Handling Spa, se prévalant de l'exercice de ses droits de la défense, n'a pas obtenu que la Commission lui remette plusieurs documents relatifs à la procédure administrative ayant conduit à la décision de la Commission, comme la plainte à l'origine de la procédure et la correspondance entre la commission et la plaignante, voir la décision de rejet du Tribunal du 25 mars 2015, T-456/13 , en dépit de l'intérêt à la protection juridictionnelle effective qui constitue un droit fondamental de l'Union)
L'aide d'État doit être récupérée, or la filiale bénéficiaire de l'aide a été liquidée, l'aéroport a mis en place une nouvelle filiale Airport Handling.
La Commission a ouvert une procédure formelle d'examen relative à la constitution de la société Airport Handling SpA, de Somma Lombardo, voyant dans la capitalisation de cette société la possibilité d'une aide d'État. La décision de la Commission d'ouverture de la procédure est du 10 juillet 2014, JOUE du 6 février 2015.
Recours introduit le 19 septembre 2014 par cette société devant le Tribunal, affaire T-688/14, JOUE du 3 novembre 2014, C 388/26. Demande de suspension rejetée, par ordonnance du 27 novembre 2014. L'aéroport a l'obligation de récupérer l'aide accordée à l'une de ses filiales, cette filiale a été liquidée, une nouvelle société a été constituée pour un objet identique, la Commission se demande s'il n'existe pas une continuité économique entre ces deux sociétés. En clair, si cet élément est établi, la nouvelle société serait contrainte de restituer l'aide.

Notification d'une concentration ente deux entreprises effectuant la fourniture de services d'assistance en escale, Swissport France prenant le contrôle de Servisair, JOUE du 5 novembre 2013, C 319/17

La fourniture de kérosène
La Cour de cassation a eu à connaître d'un contentieux lancé à la plainte de la société Air France, victime à Saint Denis de la Réunion d'une entente conclue entre plusieurs sociétés pétrolières tendant à une majoration concertée du prix du kérosène. L'autorité de la concurrence avait déjà sanctionnée de telles pratiques en 1993, elle l'a fait à nouveau en 2008 avec des pénalités de plus de 41 millions d'euros pour des faits remontant à l'année 2002/2003 et pour un marché de 23 millions d'euros pour l'acheteur. Les entreprises pétrolières Total, Chevron, Shell, Esso, s'étaient entendues, lors de l'appel d'offre lancé par Air France, pour fausser le jeu de la concurrence sur ce marché de la fourniture en carburéacteur. Les sociétés en cause avaient échangé entre elles des informations sur la répartition du marché, la stratégie à adopter en cas de changement de source d'approvisionnement et sur le niveau des prix de transfert. La cour de Paris avait rejeté le recours contre la décision de l'autorité de la concurrence rendue sur le fondement du droit national et sur celui de l'article 101 TFUE. L'arrêt de la chambre commerciale du 20 janvier 2015, Bull., fait près de 11 pages, 75 avec la reproduction des différents moyens, il rejette les différents pourvois qui avaient été formés. Des notes d'un directeur de Chevron avaient été saisies à Londres – avec l'autorisation de l'OFT anglaise - indiquant des pourcentages, 25 % pour Chevron, 30 % pour Exxon, entre 25 et 30 % pour Shell, 15 à 20 % pur Total. Ce qui correspond grosso modo aux différentes parts de marché obtenues.
L'intervention à la procédure de la société Air France a été déclarée recevable.
Il a été admis au regard du droit européen que l'entente était de nature à affecter le commerce intracommunautaire.
L'enquête pratiquée en Angleterre par l'Office of Fair Trading, à la demande de l'autorité française, est validée.
Les ententes horizontales aux fins de se répartir un marché et d'y réaliser un grand profit sont des ententes injustifiables.

Bagagistes, magasiniers

Le personnel au sol des compagnies aériennes françaises et étrangères.

Crim. 14 avril 2015, n° 11-87305 : condamnation pénale d'Air France pour blessures involontaires à raison d'un accident survenu à Roissy – sur l'aire de stationnement E 13 du terminal E 2 désignée comme zone d'évolution contrôlée - à un salarié de la compagnie effectuant le chargement de fret et de bagages et l'avitaillement en

carburant d'un vol de nuit blessé lors de la manœuvre en marche arrière d'un tracteur de manutention conduit par un autre salarié du transporteur. La ZEC constituait pour Air France une zone homogène de travail où s'effectuaient de façon permanente les opérations d'assistance, Air France exerçait sur cette zone une autorité exclusive pour l'organisation du travail. Il est reproché à l'employeur de ne pas avoir doté le tracteur d'un phare de recul avec signal sonore ou d'un gyrophare, matériel non conforme. La zone était également insuffisamment éclairée. Lien de causalité certain ente la faute et les blessures. Il s'agissait d'un accident du travail, la juridiction répressive ne pouvait condamner civilement l'employeur et accorder réparation à la victime qui s'était constituée partie civile, art. L. 451-1 du code de la sécurité sociale.

Le personnel d'entretien et de maintenance des aéronefs.

Les grèves du personnel

Le personnel au sol au centre spatial guyanais

QUATRIEME PARTIE.
LES ACTIVITES AERIENNES ET SPATIALES

Les activités aériennes sont indispensables pour le transport de moyenne et longue distance, pour survoler les mers et les océans, pour l'observation du territoire, pour le travail aérien
Dans le même ordre d'idées, les activités spatiales sont désormais irremplaçables pour la météorologie, le géo positionnement, le contrôle de la navigation des aéronefs, l'observation des territoires et des zones agricoles, les opérations humanitaires et le traitement des grandes catastrophes, la sécurité nationale, les télécommunications.

TITRE I. LES DEPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES BIENS

Ces déplacements concernent principalement ceux qui sont accomplis par aéronef (sous-titre I).
L'époque contemporaine est témoin de déplacements dans l'espace, qu'il s'agisse de déplacements de passagers en recherche d'émotions fortes ou de lancement d'engins et de modules spatiaux (sous-titre II).

SOUS-TITRE I. LES DEPLACEMENTS PAR AERONEF

Nous allons étudier longuement le droit applicable aux transports aériens.
Nous évoquerons plus rapidement des opérations qui se greffent sur l'opération de transport : les ventes aériennes (qui n'ont pas l'importance des ventes maritimes) ainsi que les assurances aériennes.

CHAPITRE I. LES TRANSPORTS AERIENS

Introduction

30, 5 millions de départ en 2009. Crise en 2009, reprise en 2010 aussi bien en ce qui concerne le fret que le transport de passagers, la reprise est inégale selon les régions du monde. 2,7 milliards de personnes ont voyagé en avion en 2011. Certaines doivent être comptées plusieurs fois !

LES SOURCES DU DROIT

Il s'agit de faire l'inventaire des normes applicables au contrat de transport aérien et à la responsabilité du transporteur aérien et d'évaluer leur autorité.

Concours et multiplicité des sources : pour un profane, une véritable tour de Babel
Gérard Cas, thèse
Laurent Tran, Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes, université de Genève, 2013
Laurent Chassot, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité, La convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national, éd. Schulthess, 2012

Le conflit de normes est souvent fréquent. Les normes publiques ont la priorité sur les normes contractuelles. Parmi les normes publiques, la compétence de principe continue à relever en théorie du droit interne, même si celui-ci connaît les coups de boutoir du droit mondial uniforme et les prétentions croissantes du droit élaboré au sein de l'Union européenne.

On peut se référer aux savants travaux des théoriciens du droit théorisant les relations entre les différents ordres juridiques, national interne, européen, international.
Voir au Clunet de janvier 2014 la recension d'un ouvrage de Baptiste Bonnet, biblio. 2
Voir au Clunet d'avril 2014, biblio 5, la recension de l'ouvrage de Jean-Sylvestre Bergé, L'application du droit national, international et européen. Approche contextualisée des cas de pluralisme juridique mondial, Dalloz, Méthodes du droit, 2013, par Madame Hélène Gaudemet-Tallon
On peut lire publiée sur le site du Conseil d'État l'allocution d'ouverture d'un colloque sur l'ordre juridique national en prise avec le droit européen et international tenue le 10 avril 2015 à Paris par le vice-président de la haute instance administrative, Jean-Marc Sauvé.

I. Les normes émanant des autorités publiques

Si le transport est international, le conflit de lois se présente, il faut déterminer quel est le système juridique national (voire fédéral) qui régit le contrat de transport aérien
En matière aérienne, il faut reconnaître l'importance des règles portant droit uniforme, portées an niveau mondial ou au niveau de l'Union européenne : le droit interne n'a en fait qu'une portée résiduelle. Le droit commun retrouve cependant son empire dans les domaines non réglementés par le droit uniforme mondial ou par le droit européen qui sont des droits d'exception.
La méthode des conflits de lois et l'aspiration au droit uniforme ne sont pas contradictoires. La première est toujours sous- jacente et se trouve réactivée lorsque le droit uniforme est en carence.

A. Transport interne ou transport international

1. Le transport interne

Le transport interne ou transport domestique est en principe soumis à la loi nationale.
Même s'il peut arriver que celle-ci aligne le régime de la responsabilité du transporteur interne sur celui du droit uniforme.

La législation européenne propre au transport de passagers et de leurs bagages
Le règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 est relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, il a été modifié par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002, il est désormais relatif à la responsabilité des

transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.
Le règlement s'applique en particulier aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre, il étend à ces transports internes les dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999. Un transport interne français est ainsi soumis en vertu du droit européen à la CM. Le transport interne est soumis au dispositif du transport international. Il faut pour cela que le transport soit assuré par un transporteur aérien communautaire, c'est à dire un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément à la réglementation européenne.
La règle est reprise à l'article L. 6421-3 du code des transports.

La législation française interne en matière de transport de marchandises : le renvoi normatif au système de droit uniforme opéré par le droit interne français
Voir infra le développement concernant le droit interne, soumission de la responsabilité du transporteur de marchandises par air au code des transports, article L. 6422-2, qui effectue un renvoi normatif à la CV et à toute convention la modifiant ou la complétant, même si le transport n'est pas international.

Le transport suppose classiquement un déplacement d'un lieu à un autre. Le passager est embarqué pour être débarqué à l'aérodrome de destination. Qui dit transport dit passage d'une rive à l'autre. L'aérodrome du départ est distinct de celui de l'arrivée.
On répute désormais également transport l'opération aérienne aller- et- retour sans escale, le point de décollage et celui d'atterrissage étant identiques.

2. Le transport international

Si le transport relie deux aérodromes situés dans des États distincts, l'opération de transport prend un caractère international.

Il convient de déterminer quelle est la loi qui gouverne un tel transport.

A. Le conflit de lois

Si le transport comporte un ou plusieurs éléments d'extranéité, c'est un contrat international : il faut trancher le conflit de lois et donc déterminer la lex contractus, la loi nationale qui gouverne la conclusion et les effets du contrat.

Si c'est un tribunal de l'un des États membres de l'UE qui est saisi et qui affirme, si elle est contestée, sa compétence juridictionnelle, il fera application, pour trancher le conflit de lois, du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008, dit Rome I, sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

Olivier CACHARD, Les conventions uniformes régissant les transports internationaux et les règles de DIP de l'UE : symbiose, indifférence ou rejet, Travaux comité français DIP, 2012-2014

Il faut distinguer selon que le contrat désigne ou ne désigne pas la loi nationale applicable au transport.

. La loi applicable au contrat en l'absence de désignation par les parties de la LEX CONTRACTUS.

L'article 5 du règlement est relatif aux contrats de transport.

Les règles concernant le transport des passagers

L'article 5 § 2 concerne le transport de passagers.

A défaut de choix, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites, c'est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle qui s'applique.

Il y a des règles propres au transport de marchandises.

C'est l'article 5 § 1 du règlement qui vise l'hypothèse de l'absence de choix de la loi applicable.
Il faut sous-distinguer

I° cas : le transporteur a sa résidence habituelle dans un pays donné, le lieu du chargement ou le lieu de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur se situe dans le pays du transporteur. La loi applicable au contrat de transport est la loi de l'État de la résidence du transporteur.

2° cas : la solution du cas 1 ne joue pas, la loi applicable est alors la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu.

> L'article 5 § 3 du règlement donne place à la clause d'exception, si le contrat présente des liens plus étroits avec un autre État. C'est la loi de cet État qui est applicable. Cette disposition vaut aussi bien pour les passagers que pour les marchandises.

. L'ELECTIO IURIS

Le principe : les contractants ont la liberté du choix de la loi nationale gouvernant le contrat, article 3

Limites au libre choix dans le transport de passagers, article 5 § 2 alinéa 2
Les contractants ne peuvent pas choisir n'importe quelle loi étatique.
Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers que la loi du pays dans lequel
Le passager a sa résidence habituelle ou
Le transporteur a sa résidence habituelle ou
Le transporteur a son lieu d'administration centrale ou
Le lieu de départ est situé ou
Le lieu de de destination est situé.

L'application spécifique des dispositions propres aux contrats de consommation, article 6

Le contrat de transport n'est pas seul qui entre dans la chaîne du transport. D'autres contrats peuvent être conclus pour faciliter sa réalisation. On peut concevoir une chaîne de contrats de transport.
La CJUE, dans un arrêt Haeger du 23 octobre 2014, C-305/13, recommande quand on se demande quelle est la loi applicable à l'un de ces contrats de tenir compte des liens étroits de ce contrat avec les autres contrats faisant partie de la chaîne de contrats et du lieu de livraison des marchandises.

On peut se demander si le règlement Rome I s'applique au transport gratuit, dont la nature contractuelle est au moins en France généralement déniée. Il faudrait alors en cas d'accident avoir recours au règlement Rome II pour déterminer la loi applicable.

B. Les normes à caractère matériel ou substantiel

Multiplicité de normes à l'autorité décroissante.
Il faut noter que le droit uniforme universel et que le droit européen n'apportent que des solutions importantes certes mais ponctuelles, partielles ou parcellaires et c'est encore au droit interne de faire la théorie générale du contrat de transport et plus largement du droit des obligations.
Il faut également ne pas sous-estimer le rôle des dispositions nationales relevant du droit processuel en cas de contentieux porté en justice.

1°) Les règles de droit uniforme à vocation mondiale applicables aux transports internationaux

On peut consulter le développement consacré aux règles matérielles, § 540 et suivants, dans l'ouvrage de Droit

international privé, tome I, PUF, Thémis, de Dominique Bureau et d'Horatia Muir Watt.

Olivier CACHARD, Les conventions uniformes régissant les transports internationaux et les règles de DIP de l'UE : symbiose, indifférence ou rejet, Travaux comité français DIP, 2012-2014

Les États dans un certain nombre de domaines ont élaboré des accords internationaux par lesquels ils ont unifié totalement et le plus souvent partiellement les solutions régissant un secteur particulier. C'est le mouvement du droit uniforme. Les États abandonnent leurs solutions particularistes, ils s'accordent pour adopter des dispositions communes dans une convention portant des règles de droit uniforme. Ce courant s'est illustré en particulier dans le secteur des transports routiers, ferroviaires, maritimes, aériens. Il est représenté dans d'autres domaines comme celui de la vente internationale de marchandises, le leasing, le droit des brevets et des marques. Il concerne en principe les relations à caractère international, même si la convention peut éventuellement viser également les opérations internes.
Le mouvement du droit uniforme comporte de nombreuses faiblesses, tous les États n'y adhèrent pas, certains États refusent de se joindre à l'effort d'unification. L'unification n'est également que partielle, elle n'est pas en général intégrale, les rédacteurs de la convention internationale n'ont pas pu envisager à l'avance toutes les difficultés qui s'élèveraient, l'accord n'a pas pu également se faire sur certains point épineux, les points non réglés par la convention internationale continuent alors à relever du système juridique interne compétent.

Les états ont opté très nettement dès l'entre- deux guerres en faveur de l'instauration d'un droit uniforme mondial régissant les transports aériens internationaux, et plus particulièrement la responsabilité du transporteur aérien international en cas d'accident mortel /corporel ou d'avaries ou de pertes des bagages et des marchandises.
L'une des difficultés, c'est qu'avec les années l'interprète se trouve désormais en présence d'une pluralité de versions de la convention établissant des normes de droit uniforme en matière de responsabilité du transporteur aérien.

On peut éventuellement consulter à titre historique ma thèse de doctorat rédigée sous la direction de mon maître le professeur Louis Boyer et soutenue le 28 mars1973 devant la Faculté de Droit de Toulouse ayant pour intitulé "La responsabilité du transporteur aérien international".

Le point de départ est constitué par la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (152 États sont hautes parties contractantes à la convention) (l'UE ne l'est pas, elle n'existait pas en 1929 !)(Certains États ne sont parties qu'à la CV originaire, n'ayant ni signé ni ratifié les protocoles ultérieurs)

La convention de Varsovie avait été amendée à maintes reprises.

D'abord par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 (137 parties) (certains États n'ont jamais ratifié la CV de 1929, certains d'entre eux cependant ont ratifié le protocole de Montréal, ce faisant ils sont soumis à la CV modifiée par Montréal)

La convention de Varsovie a été ensuite modifiée par les protocoles de Montréal du 25 septembre 1975, auxquels la France est demeurée étrangère,

Montréal I (49 parties)

(Ce protocole a été ratifié par la France, les instruments de ratification ont été déposés à l'OACI, mais le protocole, semble-t-il, n'a jamais publié au JORF et il n'est donc pas invocable devant les juridictions françaises entre personnes privées)

[BATIFFOL et Lagarde, Traité de DIP, tome I, n° 36 p. 53 ; K. Parrot, L'interprétation des conventions de DIP, n°65 : à défaut de publication par décret présidentiel, les tribunaux refusent d'appliquer une convention internationale, bien qu'elle fasse partie de l'ordre juridique international du moment que la France l'a ratifiée et qu'elle a déposé les instruments de ratification ; voir également le traité de Droit international public de Nguyen Quoc Dinh, Dailler, Forteau et Pellet, 8°édition, n°152]

Montréal II (50 parties) (idem),

Montréal III (21 ratifications) (non ratifié par la France) (non entré en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications)

Montréal IV (57 parties) (non ratifié par la France).

La Convention de Varsovie a été complétée par la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, qui avait pour objet d'étendre au transporteur dit de fait (celui qui effectue en fait le transport), le bénéfice de la limite de réparation dont bénéficie le transporteur contractuel (86 parties).

La convention de Varsovie a rempli d'insignes services, mais c'est un dispositif qui a vieilli. Plutôt qu'élaborer un énième protocole modificatif, on a préféré convenir d'un texte nouveau, même si on s'est en fait contenté de moderniser et non de modifier de fond en comble le dispositif constituant le système de Varsovie.

Une nouvelle convention a été négociée puis conclue entre les principaux États, l'UE a pu y adhérer, la CV perd ainsi progressivement son empire, elle est remplacée au gré des ratifications par la convention de Montréal du 28 mai 1999, qui est un traité international multilatéral auquel 112 États sont pour l'instant parties.
La CM est un texte qui rajeunit le système de la CV, mais il n'y a pas de rupture entre les deux systèmes, même si on constate une évolution des mentalités, le passager commençant à être envisagé comme un consommateur de voyages ; le texte procède des révisions et à des adaptations secondaires, sans compter cependant une meilleure protection du passager en cas d'accident corporel à raison de la suppression proclamée de la limite de responsabilité et du retour à la réparation intégrale. La faveur envers le transporteur justifiée lors des débuts de la navigation marchande est très amoindrie.

Giemulla & Schmidt, Montreal Convention, Kluwer, avec des mises à jour à feuilles mobiles

De nombreux États, petits ou grands, principalement d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique manquent encore à l'appel, comme l'Afghanistan, l'Algérie, l'Angola, les Bahamas, la Barbade, le Bangladesh, la Biélorussie, le Bhoutan, le Burundi, le Cambodge, les Comores, la Corée du Nord, Djibouti, l'Érythrée, Fidji, le Ghana, Grenade, le Guatemala, les trois Guinées, Haïti, le Honduras, l'Indonésie, l'Irak, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Laos, le Lesotho, le Liberia, la Libye, le Malawi, l'île Maurice, la Mauritanie, le Myanmar (Birmanie), le Népal, le Nicaragua, le Niger, l'Ouganda, l'Ouzbékistan, la Papouasie-Nouvelle Guinée, les Philippines, la République centrafricaine, le Ruanda, la Russie, Sainte Lucie, Saint Thomas et Prince, les îles Salomon, Samoa, le Sénégal, la Sierra Leone, la Somalie, le Soudan, le Soudan du Sud, le Sri- Lanka, le Surinam, le Swaziland, le Tadjikistan, le Tchad, la Thaïlande, le Togo, Trinité et Tobago, la Tunisie, le Turkménistan, le Venezuela, le Vietnam, le Yémen, la Zambie, le Zimbabwe.
Cette absence de ratification peut avoir plusieurs causes, comme la lenteur des bureaucraties gouvernementales, la réticence au regard de l'admission en matière d'accident corporel du principe de la réparation intégrale du dommage et la volonté de conserver pour les transporteurs locaux le profit de la réparation plafonnée.
L'assemblée de l'OACI tenue en 2013 invite les retardataires à procéder sans délai à la ratification de la CM.

La CM est dans un premier temps entrée en vigueur à l'égard du cercle des États l'ayant ratifiée les premiers le 4 novembre 2003.
La convention de Montréal n'est entrée en vigueur pour la France ainsi que pour l'Union européenne que le 28 juin 2004.
L'UE, qui n'est pas un État souverain mais une association d'États, est en effet partie à la CM en qualité d' »organisation régionale d'intégration économique ».

Les États qui avaient ratifié la CM n'ont toutefois pas dénoncé la CV, celle-ci n'a donc pas perdu toute valeur normative, elle demeure applicable dans les relations aériennes entre les États ancien style demeurés étrangers à la CM ainsi que dans les relations aériennes entre les États restés fidèles à la seule CV et les États ayant adhéré au nouveau style de Montréal.

Le droit aérien connaît le conflit de normes. Il envisage donc le risque de concurrence entre les conventions. On peut se trouver en présence d'un conflit de conventions.

Cf. D. Bureau, Les conflits de conventions, Travaux du comité français de DIP, 1998-2000, p. 201
Brière, Les conflits de conventions internationales en droit privé, Paris, 2001, LGDJ
Pour déterminer quelle est la convention de droit uniforme qui est applicable au transport, il faut consulter sur le site de l'OACI l'état des ratifications et tenir compte de la position de l'État du point de départ et de celle de l'État du point de destination.

. L'État de l'aérodrome du départ et l'État de l'aérodrome de destination ont tous les deux ratifié la convention de Montréal, on applique la convention de Montréal.

. Un État a ratifié Montréal, tout en ayant ratifié jadis Varsovie, l'autre État a ratifié uniquement Varsovie : on applique Varsovie.

. Les deux États du départ et de la destination n'ont ratifié que la CV, on applique Varsovie.

. Un des deux États a ratifié Montréal, l'autre n'a ratifié ni Varsovie ni Montréal : aucune des deux conventions portant droit uniforme ne joue, on retombe dans une hypothèse pure de droit international privé et de conflit de lois, on applique la loi interne désignée par le système de solution des conflits de lois du tribunal saisi.

. Un transport entre deux États, aucun n'a ratifié ni Varsovie ni Montréal, le droit uniforme de l'union de Varsovie ou de celle de Montréal est inapplicable (l'hypothèse est exceptionnelle)

Ces observations valent en droit pur. Il peut arriver que lors d'un litige, les parties soient d'accord pour appliquer le texte de la CM, alors que les États du point de départ et celui d'arrivée n'ont ratifié que la vieille CV et ne sont donc parties qu'à celle-ci. Le pacte post sinistre sur le droit applicable est parfaitement licite, du moment qu'il n'aggrave pas la condition des passagers ou celle de leurs ayants droit. L'ordre public n'est pas en cause.

Le cas des vols internes, avec une escale prévue à l'étranger
C'est un transport international soumis à la CM, art. 1° § 2.
Un transport entre Toulouse et Saint Denis de la Réunion, avec une escale prévue à Djibouti, est un transport soumis à la CM, même si le point de départ et d'arrivée relèvent tous les deux de la souveraineté française. Sans escale prévue, le vol demeure un vol interne. L'escale inopinée serait sans influence pour opérer un changement de qualification.

Le cas des vols aller et retour au départ de la France et avec retour en France. Le contrat de transport prévoyant une voire plusieurs points de contact sur des aérodromes étrangers. Un billet tour du monde. Départ Toulouse, retour Toulouse. Séjours à Pékin, Tokyo, Honolulu, Los Angeles et Montréal.
On considère comme transport international le transport partant à l'aller d'un aérodrome français et au retour à destination d'un aérodrome français, du moment que le transport est considéré comme une unité indivisible, et non pas comme deux voire plusieurs vols autonomes séparés et distincts. Du moment qu'on voit dans la destination du vol aller une escale et que cette escale est située à l'étranger.
1° Civ. 15 janvier 2014, n° 11-29038, transport aller et retour Paris-Marseille-Sanaa-Moroni. Accident, à l'aller, en mer à proximité de Moroni chef- lieu de la Grande COMORE. C'est un vol international, le point de départ et le point de retour concernent certes des aérodromes français, mais l'aérodrome de Moroni, qui était la destination du vol à l'aller, est considéré comme une escale.

En droit européen, la CM est considérée comme un « accord mixte » auquel sont parties l'Union européenne et la totalité de ses États membres. La compétence normative est partagée, elle relève de l'Union en ce qui concerne le transport de personnes et des bagages, alors que les états ont conservé l'essentiel de la compétence au regard de la responsabilité du transporteur de fret.

Domaine d'application de la convention de droit uniforme.

À quels déplacements par la voie des airs s'applique-t-elle ?

On verra plus loin que les conditions suivantes sont à remplir :

Il faut un transport de passagers, bagages ou marchandises par aéronef.

Il faut un transport international entre deux États ayant signé et ratifié la convention portant droit uniforme, Montréal à défaut Varsovie.

Il faut
Soit un transport effectué contre rémunération. Ce qui semble impliquer la remise d'un prix en argent, voire un bien en nature.
Soit un transport gratuit effectué par une entreprise de transport aérien. Ce qui semble désigner un transporteur aérien commercial.
Le cas intermédiaire du vol intéressé : la compagnie aérienne attribue un billet gratuit à son avocat de Bruxelles qui vient plaider pour elle à Toulouse. Même s'il n'y a pas libéralité et gratuité, même s'il n'y a pas de rémunération en provenance du passager, l'application de la CM n'est pas discutable, il suffit d'invoquer l'argument a fortiori. Ce qui vaut pour un vol gratuit vaut à plus forte raison pour un vol intéressé.

Le vol gratuit assuré par une personne qui n'est pas une entreprise ne relève donc pas de la convention de Montréal. Il relève du droit interne.

Les faiblesses du droit uniforme

Les limites à l'effectivité des dispositions qui portent droit uniforme

Les conventions qui portent droit uniforme, faute de cour suprême mondiale, sont à la merci de la diversité d'interprétation des juridictions, suprêmes ou inférieures, des ordres juridictionnels nationaux ou fédéraux : les interprétations de la CV et désormais de la CM vont de l'interprétation loyale à l'interprétation déformante voire à la marge au refus d'application.

Le caractère inéluctable d'interprétations jurisprudentielles divergentes : l'interprétation qui prime en Europe n'est pas forcément celle qui est retenue par exemple par les cours d'appel américaines ou la Cour suprême des États-Unis, et inversement.
L'UE défend son pouvoir normatif par l'intermédiaire de la Commission européenne et de la Cour de Justice, alors que la convention de Varsovie ou de Montréal ne dispose pas d'un appareil étatique fort pour en imposer l'application. L'OACI n'intervient guère, elle ne dispose d'aucun pouvoir réel, elle ne semble pas assurer avec vigueur la promotion des textes qu'elle a pourtant contribué à élaborer.

En présence de dispositions claires du droit uniforme, on attend des tribunaux une application loyale et fidèle des dispositions du droit uniforme.

P. Y. Gautier, Inquiétudes sur l'interprétation du droit uniforme international et européen, Mélanges Paul Lagarde, 2004, p. 328

Ph. Duboc, Le respect des conventions internationales par les juridictions françaises, thèse, Rouen, 2009

[Karine Parrot, L'interprétation des conventions de droit international privé, préface Paul Lagarde, Dalloz, 2006.
Cette thèse n'avait pas pour objet d'étudier les méthodes d'interprétation des conventions internationales en vue de parvenir à des solutions uniformes, ni de déterminer l'autorité compétente pour donner l'interprétation authentique, son objet est d'établir les raisons de la divergence des interprétations d'une même convention par les juridictions des différents États qui y sont parties.
L'auteur est adepte d'une analyse dualiste. Dans un premier temps, les États concluent une convention internationale de droit privé, ils sont liés par le droit international, dans un second temps les États introduisent conformément à l'engagement pris la convention dans l'ordre interne, c'est cette norme qui oblige les tribunaux de l'État, les juges ne feraient pas ainsi application de la norme conventionnelle mais d'une règle étatique.
Cet ouvrage concerne quasi exclusivement les conventions relatives aux conflits de lois et de juridictions, elle ne porte guère sur les conventions d'unification du droit substantiel]

La nécessité d'une interprétation judiciaire en présence de dispositions trop générales ou à la portée incertaine du droit uniforme.
(On peut consulter le traité de Droit international public de Nguyen Duoc Dinh, 8° édition, dans ses dispositions concernant l'interprétation des traités, n° 162 et suivants)

Les procédés et méthodes d'interprétation

Le juge s'inspire parfois des principes d'interprétation figurant dans la convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 considérée comme systématisant le droit coutumier en matière internationale, même si on peut penser que de telles maximes et directives concernent davantage le droit international public que les dispositions portant droit uniforme dans des relations de droit privé. La France n'est pas partie à la convention de Vienne, mais la Cour de cassation confère une portée coutumière à la convention, 1° Civile, 11 juillet 2006.

Multi critères dont le juge est invité à s'inspirer

L'analyse littérale et grammaticale

Le recours à l'argument a fortiori, a pari ou a contrario

La consultation des travaux préparatoires

La prise en considération de la nature internationale de la convention portant Droit uniforme
La convention de Varsovie du 12 octobre 1929 était uniquement rédigée en français, ce qui a priori inclinait à une interprétation conforme aux principes admis dans les pays de tradition romaniste.
La convention de Montréal du 28 mai 1999 est écrite en revanche en six langues, le français, l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol et le russe. Tous les textes faisant également foi.
Les tribunaux ont souvent eu recours pour interpréter ces textes aux concepts et aux façons de raisonner de leur propre système juridique. On a parlé pour le regretter d'interprétation d'inspiration nationaliste.
La convention de Montréal parle dans son préambule de l'adoption grâce à la convention de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international, elle ne n'utilise pas la formule qu'on relève dans plusieurs conventions récentes suivant laquelle il doit être tenu compte pour l'interprétation de la convention portant droit uniforme de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application. L'idée est cependant largement admise par les commentateurs si bien que les interprètes sont invités dans l'interprétation des concepts et des règles figurant dans la convention à aller autant que possible dans le sens d'une harmonisation croissante des solutions, ce qui implique de ne pas briser les interprétations les plus communément admises. Les juges sont invités à ne pas jouer aux francs- tireurs et à faire preuve d'un certain conformisme. S'il y a un doute sur la portée d'une disposition contenue dans la convention, le juge pourra éventuelle le dissiper en consultant et en confrontant les différentes versions linguistiques de la convention.

La prise en considération de la jurisprudence étrangère

Voir l'ouvrage de Marie-Camille Pitton, préface Pascal de Vareilles-Sommières, Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, Eleven International Publishing, coll. International commerce and arbitration, 2013, 591 p., compte rendu au Clunet janvier 2015, biblio. 5, par Claude Witz.

(Il serait souhaitable que l'OACI constitue une banque de données référençant les principales décisions de jurisprudence rendues à travers le monde en application de la CV et de la CM, à l'imitation de ce que fait la CNUDCI concernant la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur la vente internationale de marchandises, cf. l'ouvrage de Madame Pitton, n° 405)

Cet auteur préconise la prise en considération systématique de la jurisprudence étrangère, elle voudrait quasiment poser une obligation de consultation des décisions étrangères, cf. n° 761 et suivants, n° 826 et suivants, n° 928 et

suivants, n° 937 et suivants relatifs à la CV

Le juge français ne prendra connaissance des jugements rendus à l'étranger en matière aérienne que si les avocats des parties ont connaissance des décisions étrangères et que s'ils lui communiquent cette documentation ou que si devant la Cour de cassation l'avocat général ou le conseiller rapporteur en fait état. La juridiction en tiendra compte si l'argumentation retenue à l'étranger lui semble solide, même si nous estimons que la jurisprudence française ou européenne n'a pas à adopter systématiquement telles quelles les solutions données en Amérique du Nord. Il faut refuser toute tentative de soumission aveugle, d'autant que les solutions étrangères sont souvent tributaires de la culture juridique locale. Toute jurisprudence étrangère mérite attention, mais elle n'est digne d'imitation que si elle est conforme à la raison, celle-ci ne dépendant pas forcément de la puissance de l'État au nom de laquelle elle est rendue.
Ne nous trompons pas, dans la situation présente l'essentiel du contentieux en matière de responsabilité du transporteur aérien est porté devant les tribunaux des États européens ainsi que devant ceux des États-Unis, du Canada et du monde anglo-saxon. Les juges américains ne semblent pas accorder un poids considérable à la jurisprudence rendue dans le vieux continent, il n'y a aucune raison de s'incliner servilement devant la jurisprudence des cours d'appel de circuit ou celle plus rare de la cour suprême des USA. La décision étrangère ne peut se voir attribuer qu'une fonction persuasive.
Commence à se développer ce qu'on appelle le dialogue des juges, ainsi entre les cours suprêmes nationales et la CJUE. Il doit y avoir vraisemblablement quelques échanges portant sur le DIP et sur le droit uniforme entre les juges américains et les cours européennes lors des rencontres organisées entre magistrats des cours suprêmes.

Les facteurs idéologiques
La faveur généralement portée en législation et en jurisprudence envers le passager traité comme le consommateur d'une prestation de voyage.
La convention de Montréal dans son préambule reconnaît l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international, même si quelques lignes loin elle porte un jugement de valeur sur l'œuvre qu'elle réalise en soutenant pour ménager la position des transporteurs que la prise de mesures collectives est le meilleur moyen de réaliser un équilibre des intérêts.
Cette faveur envers le passager n'est pas cependant ni générale ni absolue.

Le traitement des divergences d'interprétation de la convention portant droit uniforme au travers des décisions rendues dans le monde en application de la CV ou de la CM

On est bien obligé d'en prendre acte et de les tolérer à défaut de pouvoir les supprimer.
Le tribunal applique-t-il directement la convention internationale et fait-il application de l'interprétation qui domine au sein de son ordre juridique national ou doit-il renouer avec la méthode de solution des conflits de lois en recherchant et désignant l'ordre juridique national compétent, en s'en tenant alors à l'interprétation jurisprudentielle faisant corps avec celle-ci ?
La question revêt un important intérêt d'ordre théorique, même si elle n'est pratiquement jamais posée dans la pratique.

Les internationalistes citent en général avec faveur l'arrêt HOCKE rendu par la chambre commerciale le 4 mars 1963, Clunet 1964.806 note Berthold Goldman, faisant appel au système de solution du conflit de lois lorsqu'on se trouve en présence de jurisprudences nationales opérant des interprétations divergentes de la loi portant droit uniforme.

Niboyet et Geouffre de La Pradelle, Droit international privé, LGDJ, 2007, n° 204 (se prononçant en ce qui concerne les règles matérielles internationales pour une application immédiate sans recourir au raisonnement conflictuel)
Marie-Camille Pitton, op.cit., n°644 et suivants.
V. Espinassous, L'uniformisation du droit substantiel et le conflit de lois, Paris, 2011, LGDJ

Cette solution déjà ancienne n'est pas à l'abri de critique, du moins si on lui confère une portée démesurée.
Le conflit de lois suppose classiquement une concurrence entre deux ou plusieurs lois émanant d'États souverains distincts, ainsi un conflit entre la loi française et la loi brésilienne.
Dans l'hypothèse de la jurisprudence HOCKE, on se trouvait en présence d' une différence entre l'interprétation

allemande et l'interprétation française de la loi uniforme issue de la convention de Genève du 7 juin 1930 en matière de lettre de change concernant la détermination du bénéficiaire de l'aval lorsque celui-ci n'indique pas en faveur de qui il est donné, la loi uniforme indiquant qu'il est alors réputé donné pour le tireur. Chaque État a introduit dans son système juridique la loi uniforme qui est ainsi nationalisée, il y avait donc formellement une loi française et une loi allemande, diversement interprétée dans les deux pays par leurs hautes cours, même si ces lois nationales étaient identiques quant à la lettre puisqu'elles étaient conformes à la loi uniforme. La présomption a en France un caractère irréfragable. La jurisprudence allemande a hésité mais se serait rangée à l'idée suivant la présomption de l'aval donné en faveur du tireur est susceptible de preuve contraire.
La CV/CM n'est pas en revanche une convention ayant adopté une loi uniforme que les États ont l'obligation d'introduire dans leur droit interne. Il s'agit d'une convention édictant sur un certain nombre de points un régime uniforme régissant la responsabilité du transporteur en cas d'accident mortel ou corporel, en cas de perte des bagages, en cas d'endommagement des marchandises, en cas de retard. Il s'agit de règles uniformes à vocation universelle dont les magistrats doivent faire application si le contentieux est porté devant eux. Les États ont accepté de céder sur ces points leur pouvoir normatif au profit d'un texte unique adopté par la communauté des États.
S'il y a une difficulté relevant d'une divergence d'interprétation de la convention de Varsovie ou de Montréal par les jurisprudences nationales, il n'y a pas au sens strict du terme conflit de lois entre deux (ou plusieurs) lois émanant d'États souverains. Il n'existe pas 112 conventions de Montréal différentes, la convention internationale n'est pas démultipliée, elle est unique, elle reçoit seulement des interprétations divergentes de la part des juridictions locales, ce qu'on peut juger regrettable mais qui est inévitable à défaut d'une cour internationale ayant pour mission d'imposer une interprétation uniforme de la convention. La jurisprudence HOCKE si elle était appliquée en matière aérienne reviendrait à nationaliser la convention elle-même, ce qui serait contredire l'esprit de la construction du droit uniforme. Le mouvement du droit uniforme consiste en certaines matières et sur des points précis à évincer les enseignements du droit international privé et à écarter la méthode des conflits de lois. Il serait paradoxal d'y faire retour en présence d'interprétations jurisprudentielles divergentes alors que l'esprit du mouvement uniforme est de les évincer. Il n'y a pas une CM américaine et une CM européenne, il existe une seule CM à laquelle les juges de Toulouse et les juges de Miami ne donnent pas sur certains points la même portée. L'idéal devrait être d'atténuer et de résorber ces divergences d'interprétation plutôt que de les officialiser et de les pérenniser. L'appel à la méthode des conflits de lois est une complication supplémentaire qui satisfait peut-être les internationalistes soucieux de faire valoir les mérites de la discipline qu'ils servent et qu'ils honorent, mais elle est étrangère à la démarche du droit uniforme. Chaque juge appliquera la solution et l'interprétation qu'il juge raisonnable, il s'abstiendra d'écarter les solutions étrangères établies si elles lui semblent justes et fondées en droit, mais il devrait s'abstenir de retenir une méthode de solution des conflits de lois étrangère au grand projet du droit uniforme visant à l'établissement en certains domaines d'un dispositif normatif valant pour le monde entier. Le recours à la bonne et vieille méthode de solution des conflits de lois ne retrouve sa pleine légitimité que sur les points sur lesquels l'unification normative n'a pas été réalisée.
La jurisprudence HOCKE ne semble guère avoir exercé son influence en matière du transport aérien. Lorsque l'interprétation de la CV/CM en honneur auprès du tribunal du for diverge de celle donnée par la jurisprudence des tribunaux de l'État dont la législation gouverne le contrat de transport aérien, le juge fait une application directe de la convention et retient l'interprétation retenue par son propre système juridique.
La jurisprudence HOCKE trouve cependant certains échos dans certaines jurisprudences comme l'italienne ou la néerlandaise à propos de conventions portant droit uniforme relevant du droit maritime, voir Marie-Camille Pitton, n° 686.

L'organe détenant le pouvoir d'interpréter en dernier les dispositions de la CV ou de la CM

Le débat est récurrent, certaines dispositions de la convention internationale sont susceptibles de plusieurs lectures, ce qui relativement banal concernant les écrits humains. Nombre de dispositions conventionnelles ont un sens obvie, elles ont un sens clair et évident, d'autres sont très générales et on peut les interpréter différemment.
La convention internationale a le mérite de la stabilité et de la durée, des réformes sont envisageables, une explicitation d'un sens caché est possible, mais les réécritures du texte uniforme ne sont réalisables qu'à un rythme très lent.
L'interprétation est donc abandonnée à l'autorité judiciaire.
On peut se demander si l'interprétation ultime est abandonnée à la cour suprême nationale, si cette fonction relève d'une instance juridictionnelle continentale voire mondiale.

Si nous raisonnons sur l'exemple français, c'est la Cour de cassation française qui au travers de ses nombreux arrêts

a opéré pendant des décennies ce pouvoir d'interprétation en ultime instance de la CV et ainsi été en mesure de dirimer les interprétations divergentes qui pouvaient émaner des juridictions inférieures.
La jurisprudence française a incontestablement exercé une influence intellectuelle sur celles des pays ayant des liens culturels avec notre patrie.

Avec l'essor du droit européen, notre Cour de cassation ne constitue plus l'instance ultime d'interprétation de la CM. L'UE ayant adhéré à la CM, la CJUE a la possibilité, si on le lui demande, de donner la signification d'une disposition obscure ou ambiguë du texte de Montréal
La fonction d'interprétation uniforme des dispositions de la Convention de Montréal relève désormais dans l'espace européen, par le mécanisme du renvoi préjudiciel, de la Cour de Justice de l'Union européenne.
Face aux difficultés d'interprétation, on fait à l'occasion référence à la convention de Vienne du 23 mai 1969 dans sa section sur l'interprétation des traités, art. 32.
On se souvient que la compétence normative est partagée entre l'Union et chacun des États membres, l'Union légifère en matière de transport de personnes et de bagages, elle ne réglemente pas la responsabilité du transporteur de marchandises qui continue de relever de l'échelon national. Cette solution rejaillit-elle sur les pouvoirs de la Cour de Justice quant à l'interprétation de la convention de Montréal ?
Jean- Pierre Tosi, La CM sur la responsabilité du transporteur aérien relève de la compétence interprétative de la CJUE. En totalité ? D. 2010.1762. À propos de l'arrêt Walz de la Cour de justice du 6 mai 2010.
Le professeur Jean-Pierre Tosi estime qu'à terme c'est la conception qui fait la part belle à la CJUE qui devrait l'emporter, la CJUE devrait se voir reconnaître la compétence interprétative même en ce qui concerne le transport de marchandises.
Voir les propos d'Édouard Treppoz, Revue des contrats, juillet 2014, n° 2, p. 251, § 110n0, indiquant in fine dans sa note que la CJUE affirme sa compétence pour interpréter l'accord sur les APIC (accord sur les aspects des droits de la propriété intellectuelle) dans son intégralité, même sur les points où l'UE ne légifère pas.

On a connu en France, l'interprétation, à la suite de Bartin, de la norme de droit uniforme à l'aune du droit national : on peut ainsi citer la jurisprudence française, déjà ancienne et probablement obsolète, relative à la nature du délai biennal de déchéance : l'action en responsabilité doit être intentée à peine de déchéance dans le délai de 2 ans, mais il n'existe dans ces textes (CV et CAC) aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation au droit interne ce délai ne serait susceptible ni d'interruption ni de suspension.
La solution nationale prime, à moins qu'elle ne soit expressément écartée par la disposition de droit uniforme.
Les auteurs critiquent désormais l'interprétation de type nationaliste et préconisent une interprétation autonome des concepts et des notions utilisées par les rédacteurs de la convention internationale en ressuscitant l'antique esprit d'un droit commun universel, fonction qui était jadis remplie par le droit romain.

À notre sentiment, toutes les fois qu'on se trouve dans le domaine d'application de la CV ou de la CM, celle-ci possède un pouvoir normatif exclusif, le droit commun, qu'il soit représenté par le droit national interne et désormais de plus en plus par un droit européen envahissant, ne possède plus de facto qu'une ample fonction normative subsidiaire. Le droit uniforme a la primauté et la supériorité dans son cercle de compétence. Le droit européen ou le droit interne ne devrait pas pouvoir le contredire.
Comme le dit dans sa préface à l'ouvrage de Madame Marie- Camille Pitton le professeur Pascal de Vareilles-Sommières à propos des conquêtes réalisées par le droit uniforme, les États certes participent à son élaboration mais simultanément autolimitent à son profit le domaine de leurs droits particuliers respectifs.

Voir l'article plus nuancé et moins abrupt du professeur Jean- Pierre Tosi, Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien, Mélanges Yves Serra, 2006, p. 431

Voir sur ce point l'excellente thèse de M. Laurent Chassot soutenue en 2011 devant la faculté de Berne, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international, qui met parfaitement en lumière l'exclusivité des règles de responsabilité de la CM, voir en particulier p. 157 et suivantes.

Dans les faits, les interprétations données par les cours supérieures sont discutables parfois même contestables. Il arrive que l'on relève une contestation directe ou indirecte, sourde ou déclarée, du système mis en place par les conventions de Varsovie et de Montréal.
Refus, frontal ou déguisé, total ou partiel, d'application de la norme de droit uniforme au profit du droit local ou du droit issu d'une union d'États : le droit interne ou le droit européen contre le droit uniforme

La jurisprudence Sturgeon du 19 novembre 2009 de la Cour de Justice de l'UE malmène la suprématie et l'exclusivité de la solution de la CM en matière de dommage consécutif au retard en instaurant un mécanisme forfaitaire d'indemnisation rival des dispositions de la CM en cas de retard important à l'arrivée.
Les conclusions Bot du 15 mai 2012 rendues dans l'affaire Nelson en laissaient présager le maintien par la CJUE, ce qui a été fait dans l'arrêt de la dite CJUE rendu le 23 octobre 2012.
Certaines juridictions font une application directe et immédiate de leur droit interne (loi d'application immédiate) et refusent ainsi d'appliquer la CM alors que le transport est international : un Airbus d'Air France opérant une liaison entre le Brésil et la France s'écrase le 1° juin 2009 dans l'Océan Atlantique dans la zone du pot au noir. Le tribunal de Rio, 48° chambre civile de l'État de Rio de Janeiro, 11 mars 2010, Revue de droit des transports , mai 2010, étude 5 de Vincent Correia, applique le droit brésilien de la consommation qui aurait valeur supérieure et écarte l'application au litige international de la CM.

Certaines juridictions mal informées voire ignorantes continuent à invoquer les règles de la CV alors qu'il aurait fallu faire application de la CM. Défaut passager.

La possibilité d'un recours devant la Cour internationale de justice relève de la spéculation pure, même si un État dont les tribunaux violent un engagement international souscrit par cet État engage sa responsabilité vis-à-vis des autres États contractants. La CIJ a en effet compétence pour connaître des différents juridiques ayant pour objet l'interprétation d'un traité. On imagine cependant assez mal les États-Unis se plaindre devant la Cour de La Haye d'une interprétation déformante de la CM par la CJUE, comme on imagine difficilement l'Union européenne (à supposer qu'elle puisse agir devant la cour) venir contester devant la Cour internationale de justice une solution émanant de la Cour suprême des États-Unis. Il faut d'ailleurs que l'État en cause ait accepté la compétence de la cour.

Karine Parrot, L'interprétation des conventions de droit international privé, Dalloz, n° 222 et suivants, n° 257 en particulier

[L'application et l'interprétation des traités ne sont cependant inconnues de la CIJ. Un contentieux oppose actuellement devant la Cour internationale de justice la Belgique à la Suisse, la première reprochant aux tribunaux de la seconde une application défectueuse de la convention de Lugano. Les conséquences de la faillite de la SABENA sont à l'origine de ce différend.
Cf. Bureau et MUIR WATT, Droit international privé, tome I, PUF, n° 34 note 1 et n° 62 note 1]

Du moment qu'il existe en commun entre États des normes uniques, la logique devrait conduire à la mise en place d'un dispositif permettant une interprétation commune de ces textes. L'idéal serait donc l'instauration d'une juridiction internationale dotée du pouvoir d'interpréter les dispositions controversées ou obscures des conventions portant droit uniforme, ne serait-ce que pour lutter contre le risque d'arbitraire et la pratique du forum shopping.
On pourrait concevoir dans un premier temps la création au sein de l'OACI d'un comité consultatif - il existe en ce qui concerne l'interprétation de la convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises - comprenant des délégués des grandes cours suprêmes nationales ainsi que des jurisconsultes fameux versés en droit aérien appelé à fournir un avis non liant sur la portée de dispositions controversées. Le comité juridique existant au sein de l'OACI pourrait également remplir cette fonction. Ces avis seraient rendus publics et pourraient s'imposer s'ils emportaient, imperio rationis, la conviction.
À terme, on pourrait confier cette mission à un organe juridictionnel ad hoc constitué au sein de l'OACI ou à une chambre spécialisée de la cour internationale de justice. Ce qui supposerait une modification du statut de celle-ci et une telle prévision dans la convention de droit uniforme. Il ne s'agit dans la situation actuelle, même si l'idée est ancienne, que d'un vœu pieux.

(cf. la thèse de K. Parrot, L'interprétation des conventions de DIP, qui exprime son scepticisme à l'égard de la proposition d'instaurer un organe ayant compétence pour interpréter la norme internationale, n° 338 et suivants ; voir Marie- Camille Pitton, Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, n° 831, n° 883)

2°) Les règles émanant de l'Union européenne

L'Union dispose des compétences qui lui sont attribuées par les traités. C'est le principe de l'attribution des compétences. On assiste à l'époque contemporaine à la montée en puissance du droit européen qui assèche en partie le droit national interne et qui se présente en rival du droit uniforme mondial. En vertu de la théorie de la préemption, en matière de compétence partagée, ce qui est le cas des transports, si le législateur européen exerce sa compétence, il prive les États membres du pouvoir de poser la norme.
Cécile Legros, L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé de l'Union européenne : l'exemple du droit des transports, in Mélanges Patrick Courbe, 2012, p. 367

a) Le règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997, amendé et modifié par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002, soumet le transporteur européen de passagers et de bagages, titulaire d'une licence d'exploitation , à la convention de Montréal, qu'il s'agisse de transports internes, de transports entre pays membres de l'UE ou de transports avec les pays tiers. Le règlement européen intègre la convention internationale dans l'ordre juridique de l'UE. Cf. l'étude précitée de Cécile Legros aux Mélanges Courbe. Imbrication des sources internationales et des sources européennes. C'est un exemple d'une convention internationale intégrée dans un texte de droit dérivé. Il s'agit d'un dispositif qui ne concerne pas les transporteurs extérieurs à l'UE.

Un transport entre Cayenne et Bordeaux effectué les 24/25 juin 2004 est soumis à la convention de Montréal du 28 mai 1999 applicable en vertu du règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 applicable à la date des faits litigieux, décide un arrêt de la 1° chambre civile du 15 janvier 2014, Bull., n° 11-21394, cf. D. 2014.1084 obs. Paulin. Décision étonnante, car la convention de Montréal n'est entrée en vigueur pour la France et pour l'UE que le 28 juin 2004, donc postérieurement à ce vol. Le règlement du 13 mai 2002 (modifiant celui de 1997) indique très nettement dans son article 2 qu'il s'applique à compter de la date de son entrée en vigueur (publication au JO) ou de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier.

Un transport aérien effectué par Air France de France en Russie : le règlement soumet ce transport effectué par un transporteur français à la CM bien que la Russie n'ait pas adhéré à la convention de Montréal.
Cette législation est liée à la qualité de transporteur communautaire effectuant le transport : c'est le retour à la personnalité des lois.
La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire (i.e. titulaire d'une licence d'exploitation) envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité, article 3 § 1.

Le transport de passagers entre deux États européens est-il un transport international immédiatement soumis à la CM (tous les États membres de l'UE ont signé et ratifié la convention de Montréal) ou s'agit-il d'un transport intra - européen soumis au règlement de 1997 opérant un renvoi à la CM ?
La CJUE soumet dans une affaire de perte de bagages dans un transport de 2008 entre Barcelone et Paris le litige au règlement n° 2027/97, celui-ci soumettant la responsabilité du transporteur aux dispositions de la CM, ainsi arrêt Espada Sanchez du 22 novembre 2012, C-410/11. La soumission à la CM est médiate et non immédiate !
Un auteur note avec perspicacité que la tendance générale des autorités de l'UE est d'exclure les États membres de la scène internationale, Édouard Treppoz, Revue des contrats, juillet 2014, p. 251

b) Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard important au départ.

   Il instaure un système rival ou complémentaire de la convention de Montréal mettant en cas de retard lato sensu des obligations d'assistance à la charge du transporteur et instaurant un système d'indemnisation forfaitaire.

V.G., Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverses et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004,
Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports [Scapel], 1° partie, 2010 p. 211-230 et 2° partie, 2011, p. 5-21
Naveau, Godfroid et Frühling, op.cit., n° 246 et s.
Frühling, Decat & Golivaux, Panorama de la jurisprudence communautaire rendue en application du règlement n° 261/2004 sur les droits de passagers, Revue de droit des transports, juillet 2012, dossier 15.

J.P. Kesteloot, L'indemnisation des victimes de refus d'embarquement, de vols annulés ou retardés, Revue générale des assurances et responsabilités, 2005 n°13 995

(Certains souhaitent l'incorporation, à l'annexe 9 à la convention de Chicago, intitulée Facilitation, de normes concernant les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard du vol, une telle solution aurait le mérite de sortir du dédale des réglementations nationales incompréhensible pour le passager lambda voyageant à l'international)

Le domaine d'application du règlement du 11 février 2004 : quels sont les transports aériens qui entrent dans le domaine d'application du dispositif européen ?

Un transport sur des avions motorisés à ailes fixes

L'aérodrome où s'opère le décollage est déterminant : il faut envisager deux hypothèses selon que l'avion décolle d'Europe ou d'un aérodrome non européen.

1° hypothèse : Le départ d'un aérodrome européen, art 3 § 1, a)

Le vol au départ de l'UE, qu'il soit effectué par un transporteur européen ou non européen, est soumis au règlement de 2004 dans les deux cas.

2° hypothèse : Le départ d'un aérodrome extra européen en direction d'un aérodrome européen

Le vol part de New York ou d'Alger, direction Paris.

Il faut alors distinguer selon que le transporteur relève ou non d'un État européen

α) Le transporteur aérien qui assume le vol est un transporteur européen : un avion d'Air France décolle de Mexico ou de New York en direction de la France

La norme est double : il y a un principe, il y a une exception.

- Le règlement d'esprit consumériste s'applique au titre d'une solution générale : c'est le système de la personnalité des lois mis à la charge du transporteur européen. Il est européen, le droit européen de soutien des intérêts des passagers consommateurs s'impose à lui. La nationalité du passager est en revanche indifférente.

I° Civile, 19 mars 2014, n° 12-20917 : un transport Air France aller et retour Hanovre - Santiago du Chili, via Paris : il y a lieu de faire application du règlement communautaire

1° Civile, 15 janvier 2015, Bull., n° 13-25351 : un transport assuré en novembre 2011 par la société Corsair entre Miami et Paris : il y a lieu de faire application face à un retard de 6 heures la jurisprudence de la CJUE rendue sur le fondement du règlement n° 261/2004 accordant une indemnisation aux passagers victimes d'un retard à destination finale de plus de 3 heures. Le transporteur est français.

(L'Amtsgericht de Hanovre le 8 janvier 2015, Alexandra Stück c. Swiss I.A, C-3/15, JOUE du 13 avril 2015, C 118/14, saisit la CJUE d'une demande de décision préjudicielle concernant un vol entre un pays tiers et la Suisse effectué par un transporteur suisse. La Confédération helvétique ayant adopté la réglementation européenne, les passagers ayant bénéficié d'un tel transport devraient a priori pouvoir invoquer les avantages que leur confère le règlement n° 261/2004)

- L'exception

Le règlement n° 261/2004 ne s'applique pas si les passagers en direction de l'UE bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, art. 3 § 1 b).

(Ce qui aura pu être le cas du transport précité entre Miami et Paris, le droit américain prévoyant un système d'aide et d'assistance envers les passagers, mais le transporteur n'a pas fait valoir l'argument devant la Cour de cassation.

Voir l'article de Christopher KENDE et alii, Développements récents en droit américain des transports, Revue de droit des transports octobre 2012, chronique 8, qui présente au n° 15 les grandes lignes de la réglementation émanant du département des transports en matière de retard, de surbooking et d'interdiction des augmentations de prix une fois le billet acheté)

β) Le transporteur est extra européen : américain, canadien, australien, algérien …

Le vol simple
S'il s'agit d'un vol au départ de Chicago en direction de Toulouse ou de Palerme : le règlement européen ne s'applique pas, solution a contrario, voir considérant 23
(Le passager peut toutefois bénéficier d'une réglementation américaine similaire à celle prévue par l'Europe)

Les vols aller - et - retour.

Qu'en est-il lorsqu'on est en présence d'un transport UE – hors UE – UE, ou bien d'un transport hors UE – UE – hors UE ?

La jurisprudence donne son indépendance au vol de l'aller ainsi qu'au vol de retour. L'incident peut se produire à l'aller comme au retour. L'opération de transport n'est pas envisagée comme une opération unique et indivisible.

CJUE 10 juillet 2008, C-173-07, Emirate Airlines : un billet délivré par un transporteur non européen, départ d'un aéroport européen, destination aéroport non européen ; retour depuis cet aéroport non européen à destination d'un aéroport européen : le règlement ne s'applique pas au vol de retour

1° Civ. 21 novembre 2012, n° 11-22552, Gaz. Pal. 17 janvier 2013, n° 17 p. 19 note Paulin et Carayol, Revue critique de DIP 2013.916, note Jean-Michel Jude : le transporteur est algérien, un billet aller et retour Paris /Annaba/ Paris ; lors du vol de retour, l'avion arrive à Paris avec plus de 3 heures de retard. Le passager assigne Air Algérie devant le juge de proximité qui applique le règlement européen de 2004. La cassation est prononcée pour fausse application du règlement. Le règlement est inapplicable à ce vol Annaba - Paris, la compagnie est algérienne, Annaba est en Algérie.
[Le litige est soumis à la convention de Varsovie, l'Algérie n'ayant pas ratifié la convention de Montréal]

Pour pouvoir invoquer le règlement, il faut
Soit que le passager détienne une *réservation confirmée* pour le vol concerné et se présente en principe à l'heure pour l'enregistrement,

Soit qu'il ait été transféré, par le transporteur aérien (ou l'organisateur de voyages), du vol réservé à un autre vol, article 3, § 2

La Cour de Justice dans un arrêt IATA du 10 janvier 2006, C-344/04, a admis la compatibilité du système instauré par le règlement européen en cas de refus d'embarquement ou d'annulation de vol avec le système issu de la convention de Montréal. Elle nie l'existence d'un conflit ou d'une contradiction entre les normes issues du droit uniforme et les normes européennes. La Cour de justice minimise ainsi l'apport normatif de la convention de Montréal.
Elle prétend que l'incident de transport peut engendrer deux types de préjudice.
Premier modèle de préjudice : un préjudice général subi par l'ensemble des passagers, réparé par des rafraîchissements et une chambre d'hôtel.
Second modèle de préjudice : un préjudice individuel et particulariste, requérant une appréciation cas par cas, donnant lieu à une réparation individualisée.
La Cour de justice affirme que les auteurs de la convention de Montréal n'ont pas voulu soustraire les transporteurs à des formes d'intervention permettant de réparer les préjudices résultant des désagréments dus au retard d'une manière standardisée et immédiate. (Ce qui est une affirmation purement gratuite).
Le dispositif européen est prétendument en amont de celui résultant de la convention de Montréal.
La Cour de justice commençait ainsi à mettre à mal la suprématie de la CM et son exclusivité édictée en particulier par l'article 29 CM. Quand il y a retard, un législateur inférieur ne devrait pas pouvoir instaurer un autre mécanisme d'indemnisation que celui prévu par le dispositif mondial, même s'il peut imposer au transporteur des obligations

pour permettre aux passagers en désarroi de faire face à une situation inattendue, style accorder de la nourriture et des rafraîchissements, assurer le repos et l'hébergement, faciliter le contact avec les proches.

Cf. la thèse de M. Laurent Chassot, n° 829.

Cette interprétation a été reprise et amplifiée par l'arrêt Sturgeon du 19 novembre 2009.
La confirmation de la jurisprudence Sturgeon par l'arrêt Nelson du 23 octobre 2012.
Les conclusions de l'avocat général rendues le 15 mai 2012 dans les affaires jointes Nelson et TUI Travel préconisaient la confirmation de la jurisprudence IATA et Sturgeon. La convention de Montréal a pour objet l'indemnisation d'un préjudice individuel donnant lieu à une appréciation cas par cas. Quant au règlement européen amplifié par une interprétation téléologique, il met en place des mesures réparatrices standardisées à caractère forfaitaire.
L'arrêt Nelson rendu par la CJUE le 23 octobre 2012 dans sa formation la plus solennelle confirme et ré affirme la jurisprudence Sturgeon.

Ce règlement de 2004 pourtant minutieusement rédigé, distinguant soigneusement refus d'embarquement, annulation de vol, retard, a suscité des difficultés d'interprétation, il a donné lieu à de multiples arrêts de la Cour de justice. La Commission consulte et travaille à la révision du règlement de 2004. Voir l'avis du comité économique et social européen CESE, (2012/C 24/28), JOUE du 28 janvier 2012, C 24/125. Le Conseil de l'UE n'était pas parvenu à un accord en novembre 2013. La commission transports et tourisme du Parlement européen travaille à cette révision, décembre 2013. Elle se veut favorable aux intérêts des passagers, la législation étant prétendument trop favorable aux compagnies. Si on accroît les obligations des transporteurs, ceux-ci auront la tentation légitime d'incorporer le prix de ce surcroît de garantie dans le prix des billets. Nous sommes dans un système qui évoque davantage la technique de l'assurance que celle de la responsabilité civile.

c. Le règlement n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 sur les droits des handicapés et personnes à mobilité réduite faisant des voyages aériens. Amende administrative encourue en cas de violation du dispositif européen, D. 22 déc. 2008, art. R. 217-6 s. CAC.

Plusieurs États qui ne sont pas membres de l'Union européenne appliquent toutefois la réglementation européenne : outre la Suisse, font de même l'Albanie, la Macédoine, la Bosnie Herzégovine, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et le Kosovo.

3°) Le droit national interne

C'est lui qui conserve en théorie la compétence de principe, étant saufs le droit uniforme et le droit européen. Comme l'écrit un juge canadien dans l'arrêt Thibaudeau du 28 octobre 2014 au § 47, la CM ne touche évidemment pas tous les aspects du transport aérien, elle n'est pas exhaustive.

La CJUE dans son grand libéralisme considère que le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que les États réglementent des aspects relatifs au contrat de transport aérien, en particulier pour protéger les consommateurs contre les clauses abusives, considérant 44 de l'arrêt Vueling du 18 septembre 2004.

En France, le code de l'aviation civile - reprenant la solution de la loi de 1957 - soumettait la responsabilité des transporteurs à la convention de Varsovie ou à toute convention la *modifiant*, art. L. 321-3 et 322-3.
Si la CV et la CM ont apporté des solutions de droit matériel spécifiques aux relations aériennes internationales, le législateur interne a fréquemment étendu tout ou partie du système uniforme aux relations internes.
Le code des transports reprend la formule antérieure.
Le débat : la convention de Montréal modifie-t-elle la convention de Varsovie ?

La question est vite réglée pour les transports de passagers effectués par un transporteur commercial européen (qui est un transporteur titulaire d'une licence d'exploitation, délivrée en application du droit européen), ces transports sont soumis au régime de la convention de Montréal en application du règlement n° 2027/97 de 1997 amendé par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002. Ce règlement étend l'application de ces dispositions aux transports aériens

effectués sur le territoire d'un seul État membre, article 1° (même si un puriste pourrait faire remarquer qu'un transport aérien n'est pas normalement effectué sur un territoire, mais plutôt dans l'espace aérien surplombant un territoire)
Article L. 6421-3. Alignement du régime interne sur le régime international.

Le débat se pose pour le transport interne de marchandises.
Le transport aérien de fret n'est pas régi par le règlement communautaire, qui ne légifère pas en ce domaine.
Aux termes de l'article L. 6422-2, le transport interne est soumis au code (français) des transports, qui opère un renvoi à la CV ou à toute convention applicable en France et qui la modifie.
Maintien du système varsovien ou passage à la convention de Montréal ?
On a le choix entre le fixisme interprétatif ou une interprétation évolutive en respectant l'esprit du législateur de 1957, qui est d'aligner le régime du transport interne sur le régime applicable à l'international.

TILCHE et Lebrun, Fret aérien. Régime applicable. BTL 2012.480

La Cour de cassation statuant dans sa chambre commerciale a rendu un arrêt le 17 mai 2011, concernant un transport interne de marchandises au départ de Lyon via Marseille à destination de Maisons Alfort, la marchandise est endommagée , la juridiction de proximité refuse d'appliquer la convention de Varsovie au motif que le transport n'était pas international, la Cour de cassation censure car les transports internes sont soumis par renvoi du CAC (et maintenant du code des transports) à la convention de Varsovie. L'arrêt ne précise pas la date du sinistre, on ignore s'il est antérieur ou postérieur à l'entrée en vigueur de la convention de Montréal.
Si le sinistre est antérieur à 2004, l'arrêt ne fait que formuler une solution évidente.
Si le sinistre est postérieur à 2004, on peut interpréter cet arrêt comme signifiant que la Cour de cassation maintient l'application de la CV et écarte donc l'application de la convention de Montréal. Le transport interne est décroché des solutions applicables à l'international. C'est la solution fixiste qui est adoptée. On peut cependant faire remarquer que la question de la soumission des transports internes à la CV ou à la CM n'est pas directement tranchée par l'arrêt, la question du maintien de la CV ou de l'éventuelle application de la CM n'ayant pas été soumise à la juridiction suprême. L'arrêt évoque toutefois l'incidence de la faute inexcusable du transporteur, cette incidence ne joue qu'avec le système de Varsovie, avec la convention de Montréal il y a un plafond infranchissable. La solution va très nettement et sans justification en faveur du maintien du système varsovien. cf. Philippe Delebecque, Revue droit transports oct. 2011, repère.

Un autre arrêt sans être déterminant n'en est pas moins intéressant : les faits sont de novembre 2005, donc postérieurs à l'entrée en vigueur de la CM. Un colis de produits cosmétiques doit être transporté du Meux près de Compiègne jusqu'en Martinique, il s'agit d'un transport interne français. Il y a une première phase de transport routier, le colis disparaît à Roissy lorsque l'entreprise Schenker chargée de l'organisation du transport de Roissy à Fort- de -France l'a confié à une société de handling pour étiquetage et remise à Air France. La cour de Versailles, 1° juillet 2010, a vu dans l'intermédiaire un transporteur aérien soumis au droit uniforme et non un commissionnaire, elle s'est fondée sur des documents qualifiant l'intermédiaire de transporteur, la marchandise a été dérobée alors qu'elle se trouvait sous la garde de ce « transporteur «, la cour deVersailles a fait à propos de ce transport interne application pour le calcul des dommages intérêts de la convention de Montréal (et non de celle de Varsovie). La Cour de cassation dans l'arrêt de sa chambre commerciale du 10 janvier 2012, BTL 2012.64 (il y a une correction matérielle), n° 10-26378, censure l'arrêt d'appel mais nullement sur le point qui nous intéresse, elle relève une dénaturation des termes de la LTA alors que celle- ci mentionnait Schenker comme l'agent du transporteur émetteur de la LTA, cette entreprise n'aurait donc pas en l'espèce mérité la qualification de transporteur mais d'agent et de mandataire du transporteur Air France. L'affaire est renvoyée à la cour de Versailles.

Le droit des contrats spéciaux : le contrat de transport, code de commerce, code des transports, code du tourisme, code de la consommation.
La montée en puissance de la législation consumériste.

Les contrats types
Le contrat type en matière de commission de transport

Le droit commun des obligations

III. Les normes contractuelles

Les relations entre le transporteur et son client

Les conditions générales de transport édictées par le transporteur reprenant souvent les conditions élaborées par l'IATA

Les accords inter compagnies

Le débat quant à l'opposabilité par le transporteur de ses conditions contractuelles au passager ou à l'expéditeur. Le voyageur qui fait l'acquisition du billet est invité à accepter formellement les conditions de transport fixées par le transporteur. Contrat d'adhésion. Le client ne discute rien, il s'incline s'il veut être transporté.

Il convient de tenir compte des dispositions du code de la consommation qui peuvent apporter un éclairage sur la communication et implicitement sur l'opposabilité (en cas de non communication) des conditions générales de transport édictées par le transporteur.
Il y a des dispositions propres à tous les contrats de fourniture de services.
L'article L. 111-1 prévoit avant même que le consommateur ne soit contractuellement lié que le professionnel communique au consommateur les informations relatives aux conditions contractuelles. Le texte toutefois renvoie à un décret la fixation du contenu précis de ces informations.
Une redondance est prévue à l'article L. 111-2, I : le professionnel met à la disposition du consommateur ou lui communique les informations complémentaires relatives aux conditions contractuelles, avec le même renvoi à un décret. Celui-ci précisant les informations complémentaires qui ne sont communiquées qu'à la demande du consommateur.
Ces règles (dont le non- respect est sanctionné par une amende administrative) s'appliquent sans préjudice des dispositions particulières en matière d'information des consommateurs propres à certaines activités. Droit commun et droit spécial se cumulent. Art. L. 111-4, II.
L'art. L. 113-3 décide que tout prestataire de services doit informer le consommateur sur les conditions d'exécution des services. Avec renvoi à des arrêtés ministériels.

On verra infra à propos de l'achat de billet opéré par voie électronique que le transporteur est tenu par le droit européen d'informer la clientèle de ses conditions tarifaires.

(Voir l'arrêt de la chambre commerciale du 10 février 2015, n° 13-24539, l'espèce concerne, après un transport aérien, la phase terrestre d'un transport de marchandises Hermès depuis Pantin jusqu'à Londres, le camionneur remet les marchandises à un inconnu qui disparaît dans la nature, au lieu de faire la livraison entre les mains d'un préposé d'Hermès. Les assureurs ayant indemnisé l'expéditeur se prévalent d'une clause limitative de réparation contenue dans les conditions de transport du transporteur anglais. Le commissionnaire DHL ne justifie pas que les limitations d'indemnités convenues entre le transporteur anglais et DHL UK lui auraient été communiquées, ni qu'elles aient été portées à la connaissance de la société Hermès. Hermès n'avait pas consenti à ces stipulations limitatives de responsabilité. La cour d'appel n'avait pas d'ailleurs à faire application du droit anglais dans les rapports entre hermès commettant et DHL commissionnaire)

La montée en puissance de la législation consumériste : la lutte contre les clauses abusives
Un jugement du TGI de Paris du 31 janvier 2012 condamne à la demande de l'association de consommateurs UFC Que choisir la compagnie anglaise easyjet à supprimer 23 clauses jugées abusives figurant dans ses conditions générales de transport.
Un jugement semblable a été rendu contre Air France en avril 2013 par le tribunal de grande instance de Bobigny, sanctionnant 21 clauses abusives

(Le droit américain permet de sanctionner les compagnies se rendant coupables de pratiques déloyales ou trompeuses, voir le bulletin du 10 octobre 2014 diffusé par Condon / Forsyth)

L'obligation de communication de ses conditions générales incombant au professionnel, art. L. 441-6, I et III du code

de commerce

Sous - Chapitre I. La conclusion du contrat de transport aérien

Section I. La qualification du contrat

On considère communément que pour que le système de Varsovie ou de Montréal s'applique, il faut que le contractant qui offre le déplacement aérien se soit engagé à fournir, à titre principal, un déplacement par la voie des airs, un déplacement pour déplacer aussi bien des hommes, voyageurs, passagers, leurs bagages que des marchandises.

(On peut consulter sur la qualification les savantes explications figurant dans le Traité de Droit civil de Jacques GHESTIN, Les effets du contrat, n° 56 à 146, LGDJ)

a. On exige la conclusion préalable d'un contrat et d'un contrat qui reçoive la qualification de contrat de transport.

Un arrêt de la 1° Civile du 6 février 1996, Bull. civ. 1996.I.n° 71 p. 46, n° 93-20311, considère, dans un accident d'hélicoptère ayant causé la mort d'un alpiniste qui s'était blessé lors d'une chute et qui avait été secouru, qu'il y avait transport. Acheminer par aéronef des passagers constitue un transport aérien. L'hélicoptère s'était écrasé lors du transport du blessé du lieu de la chute vers l'hôpital.
L'arrêt de la cour d'appel est cassé, il avait considéré que le déplacement du blessé ne constituait pas une activité de transport trouvant en elle- même sa propre fin, mais s'était inséré dans un ensemble d'opérations ayant le sauvetage pour seul objectif.

La CM met l'emphase sur le transporteur contractuel, même s'il est admis que le transport peut être de fait accompli par un autre transporteur que lui, transporteur effectif, transporteur de fait, le plus souvent un sous -traitant, un sous transporteur. Voir l'intitulé du chapitre V.

(Un courant minoritaire, illustré jadis par le doyen Chauveau, préconise de faire application du système varsovien / montréalais en présence de tout déplacement accompli par la voie des airs, qu'il y ait contrat ou seulement relation de pur fait entre le transporteur et le transporté) (Nul n'a toutefois jamais soutenu l'application de la CV/ CM au passager clandestin) (L'art. 1° al. 2 exige pour conférer le caractère international au transport la présence de stipulations des parties, le substrat contractuel est patent)

b. Le caractère onéreux ou non de l'opération de transport

Le contrat de transport implique pour la majorité des auteurs l'onérosité, il suppose une rémunération.

On sait que le système montréalais s'applique également au transport gratuit du moment que celui-ci est effectué par une entreprise de transport aérien. Article 1° alinéa 1°.
Certains objectent qu'il n'y a pas alors ni contrat de transport, ni même contrat.
En droit interne terrestre, le transport bénévole ne reçoit pas de qualification contractuelle.
On peut soutenir que le transport accordé à titre gratuit a pour support un contrat de bienfaisance et non une relation de pur fait. La CM pour son application ne vise que le transport international. Comment sait-on qu'un transport est un transport international ? Il faut s'en tenir à la stipulation des parties. Gratuit ou contre rémunération, l'opération exige bien un échange de volontés, transporteur et passager ne sont des tiers étrangers l'un à l'autre. Ils se sont accordés sur le point de départ et sur le point de destination, par définition relevant de deux États distincts, tous deux ayant ratifié la convention de Montréal. Le système de la CM est un système spécifique, qui s'écarte éventuellement des solutions et des qualifications retenues en droit interne.

(M.M. Naveau, Godfroid et Frühling dans la 2° édition de leur ouvrage présentent l'objection du transport effectué sur réquisition des pouvoirs publics. Ils considèrent un tel transport comme soumis à la CM, tout en niant sa qualification de contrat de transport. On pourrait répondre qu'il y a là une relation non contractuelle relevant du droit public et non du droit privé et que la soumission à la CM est douteuse en l'absence de stipulations des parties quant au caractère international du déplacement, le requis ne consent pas, il ne contracte pas, il ne stipule pas, il s'incline devant la réquisition et subit)

c. Les transports atypiques

Certains transports atypiques relèvent de la CM, d'autres y échappent obéissant à un autre modèle contractuel, nommé voire innomé.
La jurisprudence est assez rare, ces transports suscitent la spéculation intellectuelle, ils échappent à la banalité.

Les transports effectués par l'État et les transports militaires

La CV de 1929 n'étaient pas applicables à tous les transports, échappaient à son empire les transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ainsi que les transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. Article 34.
Les États pouvaient, d'après un protocole additionnel, effectuer une réserve aux termes de laquelle les transports effectués directement par les États ne seraient pas soumis à la CV.

Avec le protocole de La Haye de 1955, l'article 34 CV était abrogé.
L'article 26 excluait toute réserve au protocole, il permettait cependant à tout État de déclarer que la convention amendée ne s'appliquerait pas au transport effectué par ses autorités militaires.

En ce qui concerne la convention de Montréal du 28 mai 1999, elle s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, article 2.
La convention, dans son article 57, exclut les réserves.
Tout État peut cependant déclarer que la CM ne s'applique pas
.aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain
.au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Tout déplacement aérien ne donne pas lieu systématiquement à la conclusion d'un contrat de transport aérien.
C'est la raison pour laquelle dans certaines circonstances il convient de se livrer à l'opération de qualification pour déterminer si l'opération aérienne donne lieu ou non à la conclusion d'un contrat de transport aérien.

Les vols au service d'une opération de travail aérien

Contrat de transport aérien ou contrat sui generis ?

Si un vol a pour objet principal la réalisation d'un travail aérien effectué par le client et non un simple déplacement d'un point à un autre, une certaine doctrine estimait qu'il ne donnait pas lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien. Le vol avait pour substrat un contrat qui n'était pas un contrat de transport.
Emmanuel du Ponta vice dans son traité, tome 2, n° 3163, voir également n° 3662, donnait cette solution, faisant appel aux travaux de François Terré sur la qualification.

Cette solution avait été récemment consacrée par l'arrêt de la 1° chambre civile du 15 janvier 2014, Bull. civ. 2014.I. n° 8, n° 12-12159, Revue droit tr. janvier 2014, commentaire 11 obs. Ph. D en matière d'aviation légère et non en matière de transport commercial. Le déplacement est assuré par un aéro-club, accident mortel d'ULM, gratuité, était monté à bord un employé communal pour prendre des photos aériennes des berges de la Vienne pour les besoins de son activité professionnelle de technicien de rivière. La cour d'appel de Poitiers avait retenu la qualification de contrat de transport et de transport à titre gratuit. En l'absence de faute du pilote, la responsabilité de celui-ci n'était pas engagée. La Cour de cassation ne casse pas l'arrêt, mais procède à une substitution de motif, il n'y avait pas contrat de transport, mais travail aérien).

La CJUE n'est pas disposée à adopter une telle solution du moment que le déplacement est l'œuvre d'un transporteur aérien communautaire.
La qualification de contrat de transport est retenue du moment qu'un acheminement par voie aérienne a été convenu entre les parties.
La solution, nette, a été donnée en 2015.
Elle devrait sonner à terme par identité de raison le glas des solutions françaises. Même si, juridiquement parlant, la Cour de cassation peut maintenir sa solution si l'auteur du déplacement n'est pas un transporteur aérien communautaire, comme tel non soumis au règlement de 1997 et si la cause échappe ainsi au pouvoir d'interprétation de la CJUE à l'égard du droit national.
L'Oberster Gerichtshof, en date du 9 janvier 2014, dans une affaire C-6/14,
WUCHER HELICOPTER et Euro-Aviation c. Fridolin Santer, interroge la CJUE à propos de la situation d'un transporteur aérien communautaire qui reçoit à bord des salariés d'une entreprise gérant des pistes de ski. Le déplacement tend à un travail particulier, le déclenchement d'avalanches à partir de tirs menés depuis l'hélicoptère. L'un des salariés se trouvant à bord est un guide qui connaît bien les lieux, il lui est demandé sur instruction du pilote d'ouvrir la porte de l'hélicoptère pendant une certaine durée, pour que l'artificier puisse larguer la charge explosive.
Le 9 février 2009, l'opération de déclenchement d'avalanche est en cours, la porte est légèrement entrouverte, mais une rafale de vent survient, la porte se rabat, Fridolin Santer ne peut pas lâcher à temps l'attache de la porte, il est grièvement blessé à l'articulation du coude.
M. Santer est blessé alors que la phase de travail aérien est enclenchée.
La victime agit contre la compagnie d'hélicoptère et l'assureur de celle-ci.
Le juge autrichien du premier degré considère le salarié comme un passager, mais fait application du droit interne autrichien.
L'instance d'appel écarte l'application de la convention de Montréal, le salarié indiquant le lieu des tirs destinés à déclencher l'avalanche n'est pas un passager, la compagnie est déclarée responsable et ne peut bénéficier de la limite de responsabilité.
La compagnie d'hélicoptère et son assureur portent l'affaire devant la cour suprême autrichienne.
Les auteurs du recours en révision prétendent que M. Santer devait être considéré comme un membre d'équipage.
La haute juridiction autrichienne demande si ce guide qui se trouve à bord est un passager au sens de la CM.
Ce qui était en jeu, c'était le domaine d'application du système de responsabilité prévu, par renvoi du règlement européen de 1997, par la convention de droit uniforme.
Il s'agit là d'une question de principe et l'on regrette de la voir tranchée, sans dépôt de conclusions de l'avocat général, comme s'il s'agissait d'un débat d'intérêt négligeable.
Si on s'inspirait de la dernière jurisprudence française, la réponse ne pouvait être que négative. Il n'existe pas de contrat de transport aérien entre Fridolin Santer et l'exploitant de l'hélicoptère, comme il n'existe pas de contrat de transport aérien entre l'exploitant d'ULM et le professionnel qui monte à bord pour se livrer à l'art de la photographie aérienne. Nous sommes en matière de travail aérien. La composante indéniable de transport aérien était mise au service d'une opération technique de largage d'explosifs.
La cour suprême autrichienne remarquait dans sa demande qu'un vol effectué avec un but spécifique est considéré par plusieurs juridictions non pas comme un transport commercial mais comme un « travail aérien ». La solution française n'était donc pas inconnue.
L'arrêt de la CJUE a été rendu en pleine connaissance de cause le 26 février 2015. Il ressuscite en partie les mânes du doyen Chauveau. Tout déplacement aérien convenu entre parties appelle a priori l'application de la CM, parce qu'il y a contrat de transport.

La CJUE devait déterminer dans un premier temps le domaine de l'assurance obligatoire prévue par le règlement n° 785/2004. Les transporteurs et plus largement les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer pour couvrir leur

éventuelle responsabilité envers les passagers, c'est ce que décide l'article 4. L'article 3 à la lettre g définit comme passager toute personne effectuant un vol avec l'accord du transporteur ou de l'exploitant d'aéronef, à l'exception des membres de l'équipage de conduite et de cabine. La cour estime que la victime ne relevait pas de l'équipage, ce qui nous semble évident, M. Santer est donc passager au sens du règlement, il peut se prévaloir de l'assurance responsabilité civile obligatoire incombant tant au transporteur qu'à l'exploitant aérien.

Ce qui est plus étonnant c'est lorsque la haute juridiction autrichienne, dans sa question préjudicielle, demande s'il faut assimiler le concept de passager visé par le droit européen en matière d'assurance obligatoire avec le passager de la convention de Montréal. Le règlement communautaire est une chose, la convention de droit uniforme en est une autre. On voit d'ailleurs mal comment peut-on mettre sur le même pied un règlement européen sur l'assurance obligatoire avec la majestueuse CM digne successeur de la CV qui a vocation de gouverner dans le monde entier la responsabilité des transporteurs aériens. La cour autrichienne ne semble pas avoir le sens de la hiérarchie.

Le débat était de savoir si M. Santer était ou non passager, lié avec l'exploitant par un contrat de transport aérien. Ce qu'il fallait déterminer plus largement, c'était si M. Santer qui était monté à bord d'un hélicoptère pour contribuer au déclanchement d'avalanche était déplacé dans le cadre d'un contrat de transport aérien - modèle de contrat nommé - conclu pour son compte par son employeur ou si l'opération relevait d'une opération de travail aérien, ce qui avait pour effet d'écarter l'application du droit uniforme et de faire de ce déplacement opéré à titre onéreux un contrat sui generis.
Lorsqu'une personne monte à bord d'un aéronef, cette personne n'est pas forcément membre d'équipage, ni forcément passager partie à un contrat de transport. D'autres cas de figure sont envisageables. On peut être à bord d'un aéronef en étant ni passager, ni pilote, ni membre de l'équipage. On peut être élève pilote, policier, douanier, soldat, photographe, parachutiste, lanceur de pesticide, auxiliaire de lanceur d'explosif. On veut bien croire que l'absence de délivrance d'un billet de passage n'exclut pas que la personne à bord soit liée par un contrat de transport, même si la remise d'un titre de transport de la part de l'exploitant d'hélicoptère aurait été un indice très fort que ce dernier avait la volonté de se lier et d'exécuter un contrat de transport aérien. L'absence de délivrance d'un billet de transport permettait au minimum l'émission d'un doute.

La cour européenne n'a pas hésité à se livrer à l'art de la qualification et à faire appel à la dialectique du principal et de l'accessoire. Dans son raisonnement la cour s'en tient à une qualification unitaire de la relation contractuelle. La formule retenue par l'arrêt doit être notée : « l'objectif du vol en cause *au principal* a été le transport d'employés d'Oetztaler sur les lieux où ils étaient tenus d'effectuer leur travail quotidien ». Même si on peut faire remarquer en incidence que l'accident avait eu lieu à un moment où l'hélicoptère tournait dans le ciel et où M. Santer effectuait le travail qu'on lui avait demandait d'accomplir, on n'était ni à l'aller ni au retour, on était au cœur de l'expédition. L'arrêt utilise l'expression de principal, qu'on oppose à accessoire. L'objectif du vol au principal a été le transport d'employés sur les lieux de leur travail. La composante de transport l'emportait sur l'élément travail, accompli d'ailleurs non par l'exploitant de l'aéronef, mais par son cocontractant. On veut bien concevoir qu'en ce qui concerne le minutage et la dépense de carburant, l'aller et le retour ont eu probablement une durée plus longue que le temps consacrée à repérer les lieux et à entrouvrir la porte de l'hélicoptère. La phase travail devait être brève, elle ne correspondait pas à la totalité du déplacement. La prestation majeure étant le transport, M. Santer a été amené sur le lieu de son travail, il devait être réputé passager au sens de la CM.

Il est vrai qu'on aurait pu soutenir exactement le contraire, l'objectif de l'expédition convenue entre l'exploitant de l'aéronef et son client, le gestionnaire des pistes, était de permettre aux salariés d'effectuer leur travail au-dessus des glaciers, l'acheminement en hélicoptère ne jouait qu'une fonction préparatoire et instrumentale. Ce que la cour appelle le principal aurait parfaitement pu être considéré comme accessoire. Comme l'écrit dans son ouvrage consacré au Droit des Transports publié chez Dalloz, n° 421, Madame Bon Garcin relatant la position de la jurisprudence française, le transport n'est pas caractérisé lorsque le déplacement n'est que l'accessoire d'un autre objectif. L'entreprise cliente en commandant le vol voulait la présence de ses techniciens, en altitude, au-dessus des pistes de ski, elle voulait un résultat, susciter artificiellement des avalanches. Le recours à l'hélicoptère n'était qu'un des moyens pour obtenir le résultat visé et non une fin en soi. Quant à l'exploitant de l'hélicoptère, son service consistait à acheminer grâce à son engin des techniciens au-dessus des glaces et de les laisser quelques minutes accomplir leur travail.
(On peut d'ailleurs penser qu'il eût mieux valu pour les protagonistes d'une telle expédition conclure un contrat d'affrètement, l'exploitant de l'engin mettant l'hélicoptère à la disposition de l'entreprise employant les techniciens artificiers et leur guide).

En retenant la qualification de contrat de transport, l'arrêt de la CJUE se distancie ainsi de l'interprétation donnée en 2014 par la Cour de cassation ainsi que de celle retenue en l'espèce par la cour d'appel autrichienne, elle ne fait pas place à l'innomé.
À moins d'épouser la pensée du doyen Chauveau, à laquelle les auteurs contemporains n'accordaient plus crédit, le domaine de la CM demeurait circonscrit à la relation contractuelle dans laquelle le déplacement était la finalité première du vol, ce qui signifiait a contrario la soumission au droit commun extra-conventionnel des situations où le « déplacé » se trouvait à bord pour effectuer un travail. Dans cet arrêt la composante de « travail aérien » du côté du salarié est jugée non pertinente pour retirer à l'opération sa qualification de transport.
Les contractants ne s'étaient pourtant pas accordés pour faire bénéficier les salariés d'une promenade aller- et- retour pour survoler des glaciers, mais pour conduire des techniciens sur un site au-dessus duquel ils devaient effectuer un travail matériel. La solution faisant de ces techniciens des passagers au sens de la CM donne une conception large du concept de passager, car dans la pratique habituelle de la navigation aérienne le passager soumis aux risques de la navigation aérienne joue un rôle passif pendant le transport, il s'abandonne entre les mains du transporteur aérien pendant le passage, il lui confie sa vie et sa santé, il entend parvenir à destination, il ne contrôle pas à sa discrétion les portes de l'aéronef, il ne porte pas avec lui des explosifs pour les larguer à terre ! La CV utilisait l'expression de voyageur pour désigner le cocontractant du transporteur aérien, il est difficile de voir dans ces salariés des personnes faisant comme Ulysse un beau voyage, ils ne sont pas des vagabonds ou des gyrovagues, ce sont des travailleurs que leur employeur fait monter à bord d'un hélicoptère pour qu'ils puissent accomplir un travail manuel et intellectuel subordonné. Le transporteur n'ignorait pas la finalité du vol que voulait son client, il était patent qu'il ne s'agissait pas d'un voyage aérien banal.
Le règlement de 1997 édicte certes des règles impératives, mais sauf fraude à la loi elles ne valent que s'il y a contrat de transport et non un contrat voisin.
La réglementation européenne - ainsi le règlement n° 965/2012 - distingue d'ailleurs les situations où l'aéronef est utilisé à des finalités de transport commercial de celles où l'appareil aérien est affecté à une exploitation spécialisée, comme l'agriculture, la publicité ou la photographie. Voir infra le développement concernant le travail aérien.

L'interprétation donnée par l'arrêt fait désormais autorité. La CJUE refuse toute tentative de restreindre le champ d'application de la CM. Ce qui d'ailleurs n'est pas forcément un inconvénient pour les déplacés et constitue peut-être un élément de simplification. Il y aura contrat de transport chaque fois qu'une personne se trouve à bord d'un aéronef avec l'accord de l'exploitant, d'autant qu'on n'attache pas d'effet catégorisant à la finalité pour la satisfaction laquelle le déplacé se trouve objet du déplacement, qu'il accomplisse un voyage au sens habituel du terme, qu'il poursuive une finalité ludique ou que le séjour à bord soit la condition nécessaire pour effectuer un travail d'ordre technique, commercial ou scientifique. La CJUE institue quasiment une présomption en faveur de la qualification de transport montréalais chaque fois qu'une personne navigue en avion dans un cadre contractuel. On applique ainsi le système de droit uniforme à des situations marginales pour lesquelles il n'avait manifestement pas été conçu en 1929.

Les vols de démonstration d'aéronef

La jurisprudence soumet au droit commun les vols de démonstration, alors que l'éventuel acquéreur est monté à bord à l'invitation du constructeur pour apprécier les qualités de l'aéronef. Il ne s'agit pas d'un contrat de transport aérien, mais d'une opération sui generis qui prend sa place dans le processus des pourparlers précédant la conclusion d'un contrat de vente.

Le vol d'observation aérienne réalisé par un pilote, propriétaire d'un immeuble, au profit d'un éventuel acquéreur : pourparlers de vente d'immeuble et déplacement aérien

Une dame résidant en Autriche monte en août 2010 à bord d'un autogire dans le Sud de l'Espagne pour regarder de haut la maison mise en vente par le pilote propriétaire de l'immeuble et de l'aéronef. Un tiers est déclaré comme détenteur de l'appareil aérien et souscripteur de l'assurance auprès d'Axa société allemande. Elle est accidentée. Il s'agissait d'un vol en circuit fermé, départ et atterrissage à Medina Sidonia. L'opération aérienne prenait place dans le cadre de pourparlers de vente.
Le tribunal autrichien de Korneuburg a présenté, le 12 mai 2014, une question préjudicielle, Eleonore Prüller-Frey c. Norbert Brodnig et Axa, C-240/14, concernant un vol d'observation aérienne, il y avait un projet de transaction immobilière entre la passagère et le pilote. Il demande s'il faut appliquer la CM ou le droit national.

A priori, ce vol n'avait pas pour un objet un transport aérien, il s'agissait d'un vol effectué à titre gratuit pour permettre à la passagère d'observer un immeuble mis en vente par le pilote de l'avion pour qu'elle en fasse l'achat. Contrat de transport aérien, relation de fait, contrat innomé, prestation offerte lors de pourparlers ? Le système de Montréal (par renvoi du règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997) est-il à applicable ? Il est possible que ce vol soit considéré comme constituant une opération de transport compte tenu du précédent tiré de l'arrêt Wucher Helicopter rendu le 26 février 2015. Transport aérien au début, observation visuelle au milieu du trajet, retour en direction de l'aérodrome. La composante « transport » serait donc le principal.
Les conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar ont été déposées le 20 mai 2015.
L'avocat général ne se pose même pas la question de savoir si cet accident est intervenu dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport aérien, il l'admet implicitement, il préconise cependant l'inapplicabilité à la cause du règlement européen de 1997 et par ricochet de la CM, le détenteur de l'appareil ultra léger étant un simple particulier n'étant pas et n'ayant pas à être titulaire d'une licence d'exploitation communautaire. L'accident relèverait ainsi, non du règlement européen, mais de la loi nationale (autrichienne ou espagnole) qu'il conviendrait de déterminer conformément aux principes du droit international privé : le pilote et la passagère sont apparemment autrichiens, mais le sinistre s'est produit en Espagne.

Les vols effectués par le personnel salarié

Le personnel salarié de la compagnie et qui sert à bord relève du droit du travail et n'est pas lié par un contrat de transport quand il voyage dans l'exercice de ses fonctions. La CM joue en revanche quand les intéressés n'accomplissent pas leur fonction de travailleur subordonné et voyagent pour leur commodité.
La situation devrait être identique si l'exploitant aérien fait monter à bord des ingénieurs, agents ou techniciens appelés à effectuer à bord, comme indépendants, un travail pour le compte de l'exploitant.

Section II. Les parties au contrat de transport

Sous- Section I. Les contractants dans le transport de passagers

Olivier Cachard, Les conventions uniformes régissant les transports internationaux et les règles de droit international privé de l'Union européenne : symbiose, indifférence ou rejet ? Travaux du comité français de droit international privé, 2012-2014

Olivier Cachard, Le transport aérien international de passagers, cours professé en août 2014 à l'Académie de droit international de La Haye

Nous avons au nombre des contractants le transporteur d'une part, le bénéficiaire de la prestation de déplacement d'autre part.

Gagner l'aéroport

Le passager doit parvenir à l'aérogare (ou la quitter) par ses propres moyens, par un moyen de transport individuel ou collectif. Il y a là une perte de temps et d'argent.
On préconise de doter les grands aérodromes d'une gare de chemin de fer ou d'une station de métro ou de tram.
Certaines compagnies mettent en place des transports de navette entre la ville et l'aéroport
La clientèle peut avoir recours à un taxi. L'économie dirigée se développe e ce domaine, on est loin d'une absolue liberté d'entreprendre. Législation sujette à variantes.
On relève un certain contentieux entre taxis s'accusant mutuellement de concurrence déloyale, si l'un vient stationner sur le territoire de la commune voisine.
Com. 3 février 2015, n° 13-17434, guerre picrocholine entre la Grande Motte et Palavas les Flots. Rabelais a séjourné à Montpellier !
La clientèle peut avoir recours à un VTC, véhicule de transport avec chauffeur.
La loi limite la concurrence que peuvent faire aux taxis les VTC, ceux-ci ne peuvent pas stationner aux abords des aéroports après une course en attendant un client qui n'aurait pas réservé.

Le Conseil constitutionnel a rendu une décision sur la question.
On connaît des pratiques de co-voiturage.
Le tribunal de commerce de Paris a rendu le 12 décembre 2014 un jugement dans une affaire UberPop.

§ I. Le transporteur aérien

L'identification du transporteur fait parfois difficulté. Le transporteur qui délivre le billet et conclut le contrat de transport n'est pas forcément celui qui effectue réellement le passage par la voie aérienne et le déplacement en aéronef.

A. Le transporteur contractuel unique

Il s'agit ordinairement d'un professionnel du transporteur, qui prend l'engagement de déplacer par la voie aérienne des personnes ou des biens
(la règle n'est pas absolue puisque la CM à propos du transport gratuit admet a contrario la possibilité d'un transport soumis au droit uniforme qui soit accompli à titre onéreux par une personne ayant ou n'ayant la qualité d'entreprise de transport aérien)

Dans l'hypothèse la plus simple, le transporteur contractuel promet le transport et il effectue personnellement la prestation de déplacement, avec l'aide et le concours de ses agents, préposés et salariés.

Les transporteurs aériens plaçaient jadis leurs billets dans le cadre de leurs agences dispersées sur le territoire. Désormais nombre de titres de transport sont délivrés par le transporteur via internet, le client payant par carte de crédit. On parle de commerce électronique.
L'article L. 121-19-3 du code de la consommation est applicable aux contrats portant sur les services de transport de passagers, art. L. 121-16-1, I, n° 9.
Pour les contrats conclus par voie électronique, le professionnel rappelle au consommateur, avant qu'il ne passe sa commande, de manière lisible et compréhensible, les informations relatives aux caractéristiques essentielles des services qui font l'objet de la commande, à leur prix, à la durée du contrat.
Le professionnel veille à ce que le consommateur, lors de sa commande, reconnaisse explicitement son obligation de paiement. La fonction utilisée par le consommateur pour valider sa commande comporte, à peine de nullité, la mention claire et lisible « commande avec obligation de paiement »
Les sites de commerce en ligne indiquent clairement et lisiblement les moyens de paiement acceptés par le professionnel.

Le cabinet Gide se flatte dans un communiqué du 1° juillet 2014 d'avoir obtenu, plaidant pour Air France, une décision contre Ryan air, cette compagnie applique des frais pour le paiement des billets par carte bancaire (« surcharging »), le tribunal de commerce de Paris a interdit cette pratique prohibée par l'article L. 112-12 du code monétaire et financier, il y a eu appel, le conseiller de la mise en état de la cour de Paris a ordonné le 24 juin 2014 l'exécution provisoire.

2 Les transporteurs successifs accomplissant un transport composé de plusieurs vols mais envisagé comme une opération unique

Ce sont des transporteurs contractuels ayant contracté chacun, individuellement ou collectivement, avec le passager pour effectuer une phase du transport. La totalité du transport possède de façon indivisible le caractère international.
Les transports réalisés par différents transporteurs relevant de la même Alliance correspondent à cette hypothèse, en particulier du fait de la délivrance d'un billet unique. La conséquence sera que la phase ultime du transport accomplie entre deux aérodromes appartenant au même État ne sera pas réputée transport domestique mais relèvera en cas d'accident de la CM. Un transport Toulouse-Paris-New York- Chicago-Des Moines est considéré comme un tout par les compagnies et le voyageur : les phases 1, 3 et 4 ne sont pas des vols internes, elles sont des tronçons d'un transport international global.

3 Le recours par le transporteur contractuel à un sous - transporteur

Il arrive assez fréquemment que le transporteur contractuel fasse effectuer tout ou partie du transport par un transporteur substitué appelé transporteur de fait ou transporteur effectif, avec lequel le passager n'a pas contracté.

Le droit de la consommation : le règlement CE n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif

Le droit privé : les dispositions de la convention de Guadalajara tendant à faire bénéficier en cas d'accident de la limite de réparation le transporteur substitué ont été intégrées dans la convention de Montréal, articles 39 à 48.

Hamadi Gatta Wagué, Le transporteur de fait - contribution à la théorie du transport, 2011, préface Ph. Delebecque, Presses universitaires d'Aix Marseille

4 La détermination du transporteur en cas de location (coque nue) de l'aéronef

Qui est transporteur ? Le bailleur loueur ou le locataire ?
Le locataire est en principe l'exploitant de l'aéronef dont il a l'usage et la jouissance, il est donc le transporteur contractuel.
Le loueur ne l'est pas, il n'entre pas en relation avec les passagers ou les expéditeurs chargeurs

E. La détermination du transporteur en cas d'affrètement de l'aéronef servant au transport : qui est transporteur : le fréteur ou l'affréteur ?

Le cas où le fréteur a remis des titres de transport aux passagers et a noué des relations contractuelles directes avec les passagers : on le considère comme transporteur contractuel.
Les autres hypothèses : l'affréteur a contracté avec les passagers, l'affréteur étant un transporteur professionnel ou une agence de voyages organisant un voyage à forfait
. L'affréteur a la gestion commerciale de l'aéronef et s'est fait transférer la gestion nautique : il est transporteur, le fréteur ne l'est pas
. L'affréteur n'a pas la gestion nautique ; le fréteur a conservé la gestion nautique et il a l'équipage sous ses ordres, il est transporteur de fait.

F. L'incidence de la présence d'une agence de voyages dans le déroulement du déplacement aérien

Les voyagistes, les agences de voyages, les tour- opérateurs jouent un rôle dans l'organisation des voyages touristiques, une bonne partie de ces voyages s'ils se déroulent dans des pays lointains comporte une composante aérienne, au moins à l'aller pour se rendre sur place ainsi qu'au retour.
Les agences organisent ces voyages ou bien vendent des billets ou des contrats permettant de les accomplir

Directive 90/314 du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, JO 1990, L. 158

Le statut des agences
L'agence doit être immatriculée sur le registre des agents de voyage. Elle doit prendre une assurance obligatoire pour garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle. L. 211-18
Les obligations des professionnels, comme organisateur ou vendeur de voyages sont lourdes.
Le régime est cependant allégé lorsque l'agent se contente de réserver ou de vendre des titres de transport aérien, sans qu'il y ait forfait touristique. Le régime strict de responsabilité professionnelle prévu par l'art. L. 211-16 est alors écarté par l'art. L. 211-17.

1° hypothèse : l'agence, simple intermédiaire dans la vente de billets et de titres de transport aérien : l'activité de billetterie

L'agence remplit la fonction d'intermédiaire dans la conclusion du contrat de transport aérien.
Elle vend des vols secs, elle n'organise pas, elle ne vend pas un voyage organisé avec prestations hôtelières et transports. Il n'y a pas forfait touristique. Elle place des billets d'avion auprès de sa clientèle, en percevant une commission.

Les pratiques de vente ont évolué. Jadis, ces agences opéraient en entrant en contact physique avec le client, l'agence disposait de lieux de vente et de magasins pour traiter avec les clients. À l'époque contemporaine, certaines agences ne disposent pas de points de vente, elles opèrent uniquement via internet.

a. L'agence en dur

L'agence dispose de locaux où les clients se rendent pour obtenir un titre de transport, ou bien les clients téléphonent.

L'agence vend des vols secs, elle fait des réservations de billets, elle délivre des titres de transport aérien, elle ne fait pas d'opération entrant dans un forfait touristique, elle a la qualité de mandataire de la compagnie ou du voyageur, elle perçoit des frais de la part du client.
Le règlement communautaire n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 répute le vendeur de billets être un contractant du transporteur aérien, art. 2 lettre c.

L'agent joue le rôle d'un mandataire lorsqu'il se contente de délivrer des titres pour voyager.
On hésite pour savoir de qui l'agence est- elle la mandataire ? Qui est le mandant : le transporteur qui donne mission à l'agence de placer des billets d'avion ? Le client qui contacte une agence pour qu'elle lui fasse obtenir un billet de transport ?

Consulter la savante note de Matthieu POUMAREDE, JCP 11 avril 2007, II, 10060

Première opinion : l'agence de voyages est mandataire du transporteur. L'IATA a élaboré un contrat type d'agence de vente de passages pour les relations contractuelles entre transporteurs aériens et agences. Les agents de voyages y sont vus comme des mandataires des transporteurs. L'agence de voyages vend les billets aux voyageurs comme mandataire des transporteurs. Les clients ne faisant aucun contrat avec l'agence, ils contractent avec le transporteur représenté par l'agence de voyages.

Seconde opinion, exprimée par de nombreuses décisions de jurisprudence : le client est le mandant, il a donné mandat à l'agence de voyages de lui procurer un titre de transport.

Certains auteurs pratiquent l'éclectisme et proposent de parler d'un double mandat.

L'agence n'engage sa responsabilité qu'au titre de la faute prouvée, article L. 211-17 c. tourisme remontant à la loi du 22 juillet 2009.

Un client prend un billet aller et retour Toulouse /Dallas, le retour ne peut pas s'effectuer parce que le transporteur a fait faillite. L'inefficacité du titre tenait à des circonstances extérieures, la responsabilité contractuelle de l'agence n'est pas engagée, la preuve d'aucune faute n'est rapportée : I° Civ. 30 janvier 2007, avec la note de M. Poumarède.

C'est ainsi qu'une agence de voyage qui avait distribué un ensemble de billets d'avion pour un périple en Amérique du Sud a été condamnée civilement, les clients en provenance de Lima atterrissent à Sao Paulo, ils se voient refuser l'entrée au Brésil parce qu'ils ne sont pas fait vacciner contre la fièvre jaune, le voyagiste est en faute, il aurait dû informer ses clients sur les formalités d'entrée sur le territoire des pays de destination et sur les justifications requises quant aux vaccinations, I° Civ. 19 mars 2009, n° 08-11617

La cour de Nancy, dans un arrêt du 28 novembre 2013, Revue droit tr. janvier 2014, comm. 16 obs. Isabelle Bon-Garcin, condamne une agence de voyage pour défaut d'information sur la législation mauricienne sur la nécessité de la détention d'un passeport. À la date de la conclusion du contrat, la carte d'identité suffisait pour un français pour entrer à Maurice. Au jour du voyage, le passeport est exigé. Les clients avaient été victimes d'un refus d'embarquement. Le vendeur doit informer au moment de la conclusion du contrat ses clients des conditions de franchissement des frontières, art. L. 211-8 du code du tourisme. La juridiction lorraine oblige l'agence à informer le client des changements de législation intervenant la conclusion du contrat et l'exécution de celui-ci.

Une affaire Tourisme d'affaires a été examinée par la Cour européenne des droits de l'homme, 16 février 2012. Cette agence de voyages a son siège à Neuilly, elle a une succursale dans l'île de Saint Martin aux Antilles, le gérant était

malhonnête et s'était livré en 2003 à l'utilisation frauduleuse de cartes bancaires permettant des achats de billets d'avion émis par Air France, la compagnie aérienne a émis les billets mais elle n'est pas payée car les titulaires des cartes bancaires font opposition, Air France réclame à l'agence l'indemnisation de son préjudice à la hauteur de 61 584 euros, l'agence paie cette somme et se retourne ensuite contre son assureur , elle est couverte au titre d'une police responsabilité civile professionnelle agences de voyages. L'assureur Generali IARD refuse sa garantie.

La cour de Paris a estimé que l'agence était tenue d'une dette de nature contractuelle qui n'était pas couverte par l'assurance responsabilité civile. La cour invoque le manuel de l'agent de voyage BSP de l'IATA, le préposé de l'agence ne s'y était pas conformé aux procédures décrites au manuel BSP, il n'a pas procédé aux vérifications d'usage à propos de l'utilisation des cartes bancaires, l'agence qui a émis le billet doit assumer la perte à son débit. C'est contractuellement que l'agence de voyages restait redevable de cette dette. Cette dette n'était pas une dette de responsabilité civile mais une dette contractuelle, Air France a demandé à son contractant l'agence d'exécuter son obligation découlant du contrat IATA. Il ne s'agissait pas d'une dette de responsabilité civile de nature à entraîner la garantie de Generali.
La police vise expressément les préjudices subis par les tiers du fait de l'activité d'agence de voyages, en l'espèce les malversations ont été préjudiciables à l'assuré lui-même qui a dû payer Air France.

La Cour de cassation a rejeté le pourvoi par un arrêt du 17 septembre 2009, n° 08-20478.
Elle a estimé que la cour d'appel avait pu retenir que la dette incombant à l'agence était une dette contractuelle de l'agence qui n'avait fait qu'exécuter le contrat qui la liait à la compagnie aérienne. L'agence ne pouvait prétendre à obtenir la garantie de l'assureur.
Quant au second moyen, selon lequel l'agence était un simple mandataire, qu'elle n'était pas partie au contrat de vente de billets, qu'elle n'était ni créancière ni débitrice de leur prix, il était nouveau donc irrecevable.

L'agence de voyages a tenté en vain de plaider devant la Cour européenne qu'elle n'avait pas bénéficié d'un procès équitable devant la Cour de cassation, celle-ci ayant refusé l'examen d'un moyen comme nouveau.
La cour européenne n'a pas à se substituer aux autorités nationales, la cour vérifie seulement si les observations des parties ont été entendues. La cour aurait aimé davantage de motivation pour le recours à la notion de moyen nouveau, mélangé de droit et de fait. La Cour de Strasbourg ne conclut pas de la part de la Cour de cassation à une erreur manifeste d'appréciation, la Cour de cassation s'est livrée à une appréciation effective du dossier. La Cour de cassation n'a pas apporté une limitation excessive au droit d'accès de l'agence à un tribunal. Absence de violation de l'article 6 § 1 de la convention européenne.

b. Les agences en ligne

On relève la montée en puissance depuis une dizaine d'années de plusieurs agences comme Opodo ou Lastminute. Elles n'ont pas ni magasins ou ni bureau. La transaction se fait par internet.

Quelle est la responsabilité de telles agences en cas d'incident de voyage ?

La jurisprudence rendue sous l'empire des textes antérieurs, 1° Civ. 15 novembre 2010, mettait à la charge du voyagiste vendeur de billets une responsabilité de plein droit en cas de refus d'embarquement à raison d'une sur réservation sur un vol allant depuis São Salvador de Bahia jusqu'à Brasilia sur le fondement de l'article L. 121-20-3 al 4 du code de la consommation

Cette solution est abandonnée avec la loi du 22 juillet 2009.

Le code de la consommation, à l'article L. 121-20-3 al. 4 , dispose certes que le professionnel est responsable de plein droit à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat conclu à distance, que ces obligations soient à exécuter par le professionnel qui a conclu ce contrat ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux –ci.

Le code du tourisme décide cependant que cette disposition ne s'applique pas aux agences en ligne, la loi fait exception, art. L. 211-1, II : les personnes … immatriculées au registre … peuvent réaliser sous forme électronique des opérations comme la délivrance de titres de transport, mais la responsabilité de plein droit ne joue pas pour les

opérations de réservation ou de vente, conclues à distance.

La lourde responsabilité professionnelle de l'art. L. 211-16 est également écartée par l'art. L. 211-17.

Laurent Bloch, La responsabilité des agents de voyages après la loi du 22 juillet 2009, Responsabilité civile et assurances n° 2, février 2010, étude 2

Le contenu et l'étendue des obligations de l'agence de voyages opérant sur internet

1° Civ. 12 juin 2012, Bull. : Go Voyages vend, vol sec, des billets d'avion Paris - Jeddah sur la compagnie Middle East à deux hommes qui se rendaient en pèlerinage à la Mecque. Or les autorités saoudiennes réservent de tels vols à la compagnie Saudi arabian. La compagnie libanaise refuse l'embarquement aux pèlerins. Les intéressés prennent alors le billet auprès de la compagnie préposée à l'acheminement des pèlerins et demandent à l'agence de voyages le remboursement des billets inutilisés. Ce qu'accorde le juge de proximité, 982 euros, plus 1000 de dommages intérêts : l'agence - qui ne pouvait ignorer vu la date et le lieu de destination le but du voyage - aurait dû indiquer à ses clients qu'il y avait une compagnie habilitée pour le pèlerinage. La cassation intervient au visa de l'art. 455 CPC qui prévoit que les jugements doivent être motivés. Les motifs étaient impropres à établir la connaissance qu'avait (ou qu'aurait dû avoir) l'agence de ce que la finalité du voyage de ses clients était un pèlerinage à la Mecque. Il y avait défaut de motivation.

La situation des intermédiaires opérant sur le marché du placement des billets d'avion, intermédiaires entre la clientèle et les compagnies aériennes
Certains intermédiaires - comme Opodo - vendent sur des sites internet des billets d'avion émis par des compagnies aériennes, ils prennent une commission sur chaque billet acheté sur leur site. La compagnie Ryan air prétend qu'on vend ainsi en ligne des billets à des tarifs plus chers que ceux qu'elle pratique. La société Ryan air a perdu les procès en concurrence déloyale qu'elle avait intentés.
Question : ces vendeurs de billets sont-ils habilités comme mandataires de la compagnie ? Parfois. Font- ils du courtage ? Un travail d'intermédiaire. Achètent-ils des billets aux transporteurs pour les revendre au grand public ? Non. Le contrat de transport est conclu ente le transporteur et le client, celui-ci transitant par l'intermédiaire qui agit pour le client.

On peut consulter les décisions prises dans une affaire opposant la compagnie irlandaise à bas coût Ryan air à la société Opodo.

1° instance. Le jugement du TGI de Paris du 9 avril 2010 est référencé en date du 8 juin 2010 sur le site Legalis : Ryan air reproche à l'agence Opodo de vendre des billets Ryan air au public sur son site Opodo. Le transporteur en effet indique dans les conditions d'utilisation de son site qu'il n'autorise aucun autre site internet à vendre ses vols Ryan air. Opodo par le biais du screen scraping propose à la vente des vols Ryan air. Le tribunal pour rejeter la prétention indique que les conditions générales d'utilisation du site ne sont applicables (opposables) qu'à celui qui achète pour son propre compte des billets d'avion, Opodo n'achète pas des billets pour les revendre à ses clients. Opodo est un intermédiaire. Les vols que des passagers réservent à partir du site Opodo sont finalement concrétisés sur le site Ryan air. Opodo collecte les offres publiques de Ryan air, il les communique à ses clients, si un client accepte une offre elle est transmise à Ryan air, le contrat de transport est ainsi conclu. Opodo est un intermédiaire au service du passager, il joue le rôle de mandataire du passager auprès de Ryan air. On peut ainsi dire qu'Opodo ne vend pas les billets de Ryan air, même s'il joue un rôle pour lui amener des clients. Opodo perçoit une commission de la part de son client acquéreur du billet.

Instance d'appel. Paris, 23 mars 2012, qui rejette les demandes de Ryan air. L'essentiel de l'arrêt de la cour d'appel se trouve repris dans les moyens publiés en annexe à l'arrêt de la Cour de cassation.
Il n'y avait pas atteinte aux droits du producteur d'une base de données.
Il n'y avait pas contrefaçon de marque : la loi autorise l'usage de la marque d'autrui comme référence pour indiquer la destination d'un produit.
Il n'y avait pas lieu de reprocher à Opodo des actes de concurrence déloyale : le fait pour une compagnie de vendre directement ses billets ne saurait lui permettre d'interdire à une agence de voyages de proposer ces mêmes billets à la vente dans le cadre de son activité professionnelle, les prix des billets sont d'ailleurs identiques, Opodo agence de

voyages en ligne n'est pas mandataire des transporteurs, elle ne perçoit aucune rémunération de leur part, elle permet aux consommateurs de comparer les prix et d'effectuer une réservation par son intermédiaire.

L'affaire est portée devant la Cour de cassation.
Com. 10 février 2015, Bull., n° 12-26023, le pourvoi formé par Ryan air est rejeté.
Le débat est placé en termes de protection des droits sur les banques de données et de droit des marques.
Sur le premier moyen.
La société Ryan air faisait valoir qu'elle avait réalisé un investissement substantiel pour la constitution d'une base de données, accessible via ses sites internet, à partir desquels la clientèle d'internautes avait accès aux services de vente de billets et de réservation. La société n'obtient cependant pas satisfaction dans sa prétention de bénéficier de la protection spécifique prévue par les articles L. 341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle (provenant d'une transposition d'une directive européenne 96/9 du 11 mars 1996). Le producteur de la base de données bénéficie d'une protection du contenu de la base lorsque la constitution atteste d'un investissement substantiel. La cour d'appel avait exclu du champ de l'investissement le coût des logiciels et les dépenses concernant l'application informatique de la billetterie. Le transporteur a en effet un service web spécifique pour la billetterie et le paiement sécurisé. Les investissements concernant la gestion commerciale et la billetterie ne concernent pas la fabrication d'une banque de données. Concernant les autres éléments au titre de l'investissement consenti, elle a considéré souverainement qu'il ne revêtait pas un caractère substantiel.
Sur le deuxième moyen.
Ryan air reprochait à Opodo de reproduire certaines de ses marques sans autorisation. La cour suprême considère justifiée la décision de la cour d'appel. La société Opodo n'a pas fait usage des signes litigieux pour vendre elle-même des services désignés par les marques, mais uniquement pour désigner les services de Ryan air qu'elle proposait au consommateur, les signes étaient reproduits à titre d'information sur le nom de la compagnie, Opodo avait fait un usage licite des marques.
Sur le troisième moyen.
Il n'est pas examiné, ne pouvant pas servir de fondement à la cassation.

La jurisprudence néerlandaise et européenne a récemment connu d'un contentieux né de faits identiques entre Ryan air et PR Aviation, fondé ici encore sur la législation sur la propriété intellectuelle. Cette entreprise exploite un site internet, les lecteurs disposent ainsi de renseignements portant sur les données de vol des compagnies aériennes à bas coût, ils peuvent comparer les prix et réserver un billet, moyennant une commission ; cet intermédiaire utilise un recueil de données couplé avec le site internet de Ryan air. On sait que cette compagnie aérienne indique pourtant sur son site que le site de Ryan air est le seul site internet autorisé à attribuer des vols Ryan air. La capture de données d'écran, screen scraping, est interdite, sauf si une convention de licence est conclue entre Ryan air et un intéressé. La compagnie irlandaise a poursuivi PR Aviation devant les tribunaux néerlandais pour violation de la directive 96/9 du 11 mars 1996 sur la protection juridique des bases de données, de la loi sur les bases de données (qui a transposé la directive) et de l'Aw qui est la loi sur les droits d'auteur. C'est la cour suprême des Pays Bas qui a formé la demande de décision préjudicielle. Dans son arrêt du 15 janvier 2015, affaire C-30/14, la CJUE prend acte de ce que la juridiction néerlandaise considère que le recueil de données de Ryan air constitue une base de données n'étant protégée ni par le droit d'auteur ni par le droit sui generis prévus par la directive. Directive qui autorise sous certaines conditions un utilisateur légitime d'extraire des parties non substantielles de son contenu. Si la création de la base de données ne relève pas de la directive et de la protection qu'elle apporte, le créateur de la base peut revendiquer une protection sur la base du droit national et établir, si ce droit le permet, des limitations contractuelles à l'utilisation de la base par des tiers. Le litige sera tranché par les juridictions néerlandaises en termes de droit néerlandais. Rien n'indique que Ryan air obtiendra satisfaction.

Certains transporteurs aériens commercialisent des titres de transport émis par d'autres compagnies, cf. art. L 211-3 du code du tourisme

Toute personne qui commercialise des titres de transport aérien informe le consommateur, pour chaque tronçon de vol, de l'identité du transporteur contractuel et le cas échéant du transporteur de fait. Art. R. 322-4 CAC. Amende administrative, art. R. 330-20 point 5 CAC.

L'agence qui vend des billets d'avion et en encaisse le prix a l'obligation de remettre ce produit à la disposition du transporteur aérien, dans le cas contraire elle s'expose à une condamnation pour abus de confiance : Crim. 9 février

2011, n° 10-80801, la dirigeante utilisait cet argent pour payer son personnel.
Il existe un contrat IATA suivant lequel les sommes encaissées par un agent de voyages pour le transport et services annexes vendus sont la propriété du transporteur, ces sommes doivent être gardées en dépôt par l'agent comme propriété du transporteur. On est en présence d'un dépôt irrégulier portant sur des choses fongibles, en principe le dépositaire en devient propriétaire. Mais la clause contraire, ce qui est le cas ici, est possible, le contrat peut imposer au dépositaire d'individualiser les sommes à lui remises pour éviter qu'elles dans son patrimoine. Jérôme Huet, Traité de droit civil de J. Ghestin, Les principaux contrats spéciaux, n° 33133.

L'agence Wasteels a fait l'objet d'une procédure collective, elle avait été habilitée à vendre des billets d'avion pour le compte d'Air France, Air Maroc, TAP et Iberia. Les compagnies aériennes ont saisi le juge commissaire d'une demande en restitution des sommes versées par les clients au titre des billets émis pour leur compte. Les compagnies ont prétendu que l'agence n'avait détenu ces sommes d'argent qu'à titre précaire et à charge de les restituer, que ce sommes n'étaient jamais entrées dans le patrimoine de l'agence. Le dépositaire ne devient pas propriétaire d'une chose fongible donnée en dépôt lorsqu'elle est individualisée.
La chambre commerciale dans un arrêt du 22 mai 2013, Bull., n'a pas accueilli une telle argumentation, elle considère que la demande de restitution de fonds ne peut être formée par voie de revendication. La seule voie ouverte au créancier d'une somme d'argent est de déclarer sa créance à la procédure collective de l'agence débitrice. Les créances en question sont soumises à déclaration, la cour d'appel est approuvée pour avoir rejeté les requêtes en revendication.

2° hypothèse : le professionnel, organisateur ou vendeur de contrat de voyages et de séjours avec forfait touristique.

C'est l'hypothèse où une agence est organisatrice de voyages avec forfait touristique ; le client « achète » des services de transport aérien ainsi que des prestations d'hôtellerie et de restauration : l'agence fait le métier de tour opérateur.
C'est également l'hypothèse du vendeur qui sans organiser vend et place de tels contrats de voyages auprès de sa clientèle. Le vendeur est alors un intermédiaire entre l'organisateur et le client.
Il y a forfait touristique d'après l'article L. 211-2 lorsqu'on relève les combinaisons suivantes : transport plus logement, une durée de 24 heures ou une nuitée, prix tout compris.
La vente peut se conclure par téléphone, ou bien le client se déplace à l'agence, ou bien il s'agit d'une vente en ligne.

Delphine Bazin-Beust, La vente en ligne de séjours, Revue de droit de transports, avril 2013, form. 2.

Le tour opérateur est un organisateur de voyages à forfait.
Le vendeur informe les intéressés, par écrit voire par internet, préalablement à la conclusion du contrat, du contenu des prestations proposées relatives au transport et au séjour, voir art. L. 211-8. Il doit y avoir l'identification du transporteur aérien pour chaque tronçon du vol, R.211-15.
Le contrat conclu entre le vendeur et l'acheteur doit comporter toutes indications relatives aux noms de l'organisateur et du vendeur, à la description des prestations fournies, voir art. L. 211-10

L'agence est tenue d'une obligation stricte d'information sur les conditions du contrat.
L'agence l'apprend à ses dépens dans une affaire ayant donné lieu à un arrêt de la 1° chambre civile du 1° octobre 2014, n° 13-23607.
Le client avait acquis auprès de Carrefour voyages un titre de transport pour lui-même et son fils mineur au départ de Nantes à destination d'Abidjan, via Roissy. Le jour du départ, le client ne se présente pas à la gare de Nantes, il se présente directement à l'aéroport de Roissy. Mauvaise surprise : on lui indique que son voyage est annulé, car il ne s'était pas enregistré à la gare de départ et qu'il n'avait pas pris le train prévu.
Carrefour prétend que la formule TGV Air impliquait l'annulation du voyage en avion si le voyage en train n'était pas effectué.
(Il prendra un vol ultérieur le lendemain ou le surlendemain)
Le voyageur assigne Carrefour voyages en résolution de la vente du billet et en restitution du prix.
Ce qu'il obtient de la cour d'Angers.

Carrefour voyages voit son pourvoi rejeté.
Carrefour n'établissait pas avoir donné l'information essentielle dans les documents contractuels de l'annulation du vol si le client n'effectuait pas le trajet par chemin de fer et de l'avoir communiqué à son client.
La violation par le vendeur (sic) de son obligation d'information et de conseil peut entraîner la résolution de la vente dans les conditions du droit commun.
La cour d'appel est approuvée d'avoir prononcé la résolution du contrat (pour inexécution).
(La décision semble davantage ressortir de la vente de vols secs que de l'organisation d'un voyage avec prestation hôtelière et de transports, la solution est cependant générale)

Le client par internet n'a pas de droit de rétractation

Le tour opérateur doit faire bénéficier son client des prestations convenues : il lui procure le trajet aller, il lui procure le séjour à l'hôtel et les distractions promises, il lui procure le voyage de retour : par ex. de Bali ou des Canaries en France.
Le grain de sable peut s'insinuer : ainsi l'espace aérien est fermé plusieurs jours à raison du danger présenté par les poussières d'une éruption volcanique. On ne peut pendant une durée indéterminée rapatrier le voyageur en France par la voie aérienne.

Le tour opérateur est parfois tenu d'une obligation de remplacement si une prestation convenue ne peut pas être fournie.
Le voyagiste engage également sa responsabilité en cas de manquement.
Le voyagiste a l'obligation de communiquer au voyageur le nom du transporteur

α. L'obligation de *remplacement* des prestations non fournies

Les voyageurs victimes d'un incident durant le séjour touristique ont intérêt à invoquer l'art. L. 211-15 du code du tourisme à l'encontre des agences de voyages.
Cet article est compris dans la section 2 Contrat de vente de voyages et de séjours.
Cette disposition met à la charge des agences organisatrices de voyages ou vendeuses de titres dans le cadre d'un forfait touristique une obligation de faire. Cette obligation est distincte du mécanisme de la responsabilité civile contractuelle.
On verra que cette obligation ne cède qu'en cas d'impossibilité d'exécution.

L'alinéa 1° de l'art. L. 211-15 envisage le cas suivant : l'exécution du contrat a débuté, le client a commencé son expédition, un des éléments essentiels du contrat ne peut être exécuté.
Quelle est l'obligation du voyagiste ?
Le vendeur (du voyage) doit proposer à l'acheteur des prestations en remplacement de celles qui ne sont pas fournies.
Une excursion ne pouvait pas être offerte, un spectacle est annulé, la cantatrice ayant perdu sa voix. On comprend que le voyagiste doit offrir une promenade ou un spectacle en remplacement.
Quid quand le voyage de retour en avion ne peut pas être fourni ?
Le tour opérateur a l'obligation de rechercher un transport de remplacement et de le payer.
Si on est proche de la France, on peut délaisser l'avion et songer à offrir au voyageur un transport en autocar ou en train : par ex. pour rentrer de Venise ou de Bruges, le voyagiste peut ou doit proposer en remplacement le retour en train ou par la route.
Quand le touriste se trouve au Japon ou à Tahiti, on ne peut s'en tenir qu'à la voie aérienne pour organiser le retour en France. Un retour immédiat en France est impossible. Le voyageur contraint et forcé devra attendre. L'agence devra assumer les frais d'hôtel.

La Cour de cassation sanctionne l'agence qui n'accomplit pas son obligation de remplacement. Faute d'exécution en nature par le débiteur, le créancier est habilité à se remplacer, par un acte de justice privée il fait le remplacement à ses frais dans un premier temps, dans un second temps il obtient le remboursement des frais qu'il avait engagés.
L'agence est condamnée à une exécution par équivalent.
1° Civ. 8 mars 2012, n° 10-25913, L'essentiel. Droit des contrats 1° avril 2012, n° 4 p. 1, obs. Olivier Des Hayes,

D. 2012.1304 note Christophe Lachièze, RTD Civil 2012.533 obs. Patrice Jourdain.
Il s'agissait du séjour d'une famille à la Réunion en avril 2010, survient l'éruption volcanique islandaise, on fait application de l'article L. 211-15, le voyageur expose des frais d'hébergement, le départ avait eu lieu depuis Paris, l'atterrissage se fait au retour à Marseille, le client doit louer une voiture pour rentrer à Paris. Le juge condamne l'agence Océane. Rejet du pourvoi. On verra infra que la force majeure exclut la responsabilité de plein droit de l'agent de voyages édictée par l'art. L. 211-16. La force majeure ne dispense pas l'agence de garantir la prise en charge de supplément de prix afférent aux prestations de remplacement que l'art. L. 211-15 impose à l'agence de proposer à son client après le départ.

La disposition légale, d'ailleurs, en énonçant l'obligation de remplacement, apporte une limite à celle-ci : sauf impossibilité dûment justifiée.
Dans l'espèce citée supra, 1° Civ. 8 mars 2012, ce motif d'exemption ne pouvait prospérer, le voyageur avait par ses propres moyens obtenu des prestations de remplacement, excluant ainsi la prétendue impossibilité pour l'agence de les proposer.

L'art. L. 211-15 al. 2 précise que le vendeur prend à sa charge les suppléments de prix résultant de la proposition de remplacement - quand celle-ci est due.

1° Civ. 17 octobre 2012, n° 11-25167 : la famille séjourne à Djerba, fermeture de l'espace aérien, la famille doit prolonger son séjour, cassation du jugement ayant refusé de condamner Nouvelles Frontières au remboursement des frais d'hébergement pendant 4 jours ; la force majeure exclusive de la responsabilité de plein droit de l'agent de voyages édictée par l'art. L. 211-16 ne le dispense pas en cas d'inexécution de l'un des éléments essentiels du contrat de garantir la prise en charge du supplément de prix afférent aux prestations de remplacement que l'art. L.211-15 lui impose de proposer à son client après le départ.
Vivent les éruptions volcaniques, on reste quelques jours de plus en vacances aux frais de l'agence !

1°Civ. 17 octobre 2012, n° 11-23387, Revue de droit des transports 2012. comm. 61 par I. Bon-Garcin : rejet du pourvoi formé contre le jugement ayant condamné l'agence Thomas Cook à rembourser à la cliente séjournant à Fuerteventura aux îles Canaries les frais qu'elle avait engagés : 184 euros en tout, dont 26,50 € de frais de taxi pour aller d'Orly à Roissy et 157,50 euros en frais d'hôtel, 2 nuits d'hôtel supplémentaires aux Canaries, et une nuit à Paris.
La cliente a fait le voyage retour en avion jusqu'à Toulouse. Elle a été acheminée ensuite en navette jusqu'à Orly.
La thèse de M. Jourdain est implicitement écartée.

L'art. L. 211-15 al. 3 décide que si l'acheteur n'accepte pas la modification proposée, le vendeur doit lui procurer les titres de transport nécessaires à son retour. Le voyage, apparemment, est interrompu prématurément, le remplacement est refusé, il faut mettre le voyageur dans l'avion, ce qui suppose des vols disponibles… le voyageur devra parfois attendre

[On remarquera que le transporteur n'est pas mis en cause dans ces espèces et que le juge français fait uniquement application du code du tourisme à l'encontre de l'agence de voyages]

β. La *responsabilité* du vendeur de voyages à forfait

Le code du tourisme met, dans la section 3 intitulée responsabilité civile professionnelle, une responsabilité de plein droit, à la charge de l'agence de voyages agissant contre rémunération, art. L. 211-16.

L'organisateur est, d'après un premier courant doctrinal, vis-à-vis de son client, responsable de plein droit du fait d'autrui (transporteur, hôtellerie), l'agence est responsable parce que le transporteur l'est. Dans cette conception, le tour operateur est tenu du fait du transporteur aérien si celui-ci ne respecte pas la réglementation consumériste européenne en matière de retard, de refus d'embarquement et d'annulation de vol.

D'autres auteurs, comme M. Lachièze, contestent cette idée d'une responsabilité d'emprunt, ils estiment que le code du tourisme instaure une responsabilité autonome et objective de l'agence de voyages, l'agence est personnellement

responsable de la bonne exécution des prestations sur le fondement des dispositions du code du tourisme. Cette conception serait celle de la Cour de cassation.

Le débat rebondit, il consiste à se demander quelles sont les prestations promises et dues par l'agence de voyages.

Un arrêt récent de la cour de cassation semble conforter le second courant doctrinal.
Cet arrêt de la 1° chambre civile, 8 mars 2012, rapporteur Gridel, concernait deux époux Bertrand et Justine qui s'étaient rendus en Égypte pour une semaine, l'espace aérien a été fermé à de l'éruption du volcan islandais, les époux ont été contraints d'exposer des frais de séjour supplémentaires, ils ont demandé à l'agence Cook le remboursement des dépenses du fait du report du vol de retour, le juge accorde 641 euros, la cassation intervient au visa du règlement du 11 février 2004. Le règlement européen désigne le transporteur aérien effectif comme le débiteur exclusif des obligations d'assistance et d'indemnisation qu'il édicte. Le règlement ne peut pas être invoqué à l'encontre de l'agence de voyages. Seules les dispositions du code de tourisme ont vocation à régir la responsabilité de l'agence à l'égard de son client en raison de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des obligations résultant du contrat qui les lie. La situation de l'agence doit être appréciée par le client en termes de responsabilité contractuelle et de demande de l'indemnisation d'un préjudice. L'agence assume directement, immédiatement et personnellement les obligations de faire du transporteur comme fournir les rafraîchissements et l'hébergement en cas de retard. L'agence est responsable de plein droit parce que le client n'a pas obtenu les prestations de repas et d'hébergement auxquelles il avait droit.
(Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 précise dans son article 13 qu'aucune disposition de ce règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. L'organisateur est a priori subrogé dans les droits de la victime, il peut agir contre le transporteur).

En cas de faillite du transporteur, il y a le risque que celui-ci ne puisse pas acheminer le passager à destination et qu'il interrompe brusquement son exploitation, il a peut-être déjà reçu des fonds de la part du voyagiste qu'il devra théoriquement rembourser, le client a remis des fonds au voyagiste, il a payé d'avance le voyage forfaitaire. La garantie financière obligatoire doit couvrir les frais de rapatriement, décide l'art. L. 211-18, II, lettre a, du code du tourisme.
Voir l'arrêt de la CJUE du 16 février 2012, C-134-11, Jürgen Blödel-Pawlik c. HanseMercur, où il est décidé que la garantie de remboursement et de rapatriement doit être assurée par le garant, lorsque l'organisateur de voyages a volontairement détourné l'argent confié par le client. Le dispositif légal est destiné à prémunir le consommateur contre les conséquences de la faillite, quelles qu'en soient les causes.

L'incidence de la force majeure
L'agence tenue d'une responsabilité de plein droit peut cependant s'exonérer en cas de force majeure ou si elle établit que la mauvaise exécution est imputable au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture des prestations, art. L. 211-16 al. 2.

1° Civ. 24 septembre 2009, n° 08-18177 : un séjour en Namibie, à l'aller plusieurs déboires, le vol prévu Paris - Windhoek est annulé à raison d'une grève du personnel, un vol de remplacement est prévu, Paris- Francfort, un surbooking intervient sur le vol Francfort -Windhoek, le voyageur est bloqué 48 heures à Francfort. Le voyageur assigne le tour opérateur, qui appelle les compagnies aériennes en garantie. La juridiction accorde 400 euros au client.

1° Civ. 5 novembre 2009, n° 08-20385 : l'agence Nouvelles Frontières vend un forfait touristique consistant en un voyage aux Indes, il est prévu un vol Lufthansa quittant Paris avec escale à Francfort, le vol est annulé à raison de mauvaises conditions climatiques ayant désorganisé le trafic aérien en Allemagne, le juge déboute le client dans sa demande contre le voyagiste, les circonstances revêtaient un caractère de force majeure ; cassation pour défaut de base légale : il est reproché à la juridiction du fond de ne pas avoir recherché si la présence de la neige en Allemagne au mois de mars présentait le caractère d'imprévisibilité de la force majeure lors de la conclusion du contrat et d'irrésistibilité lors du décollage. La solution est sévère et guère réaliste.

Le voyagiste, décide le code du tourisme, peut opposer à son client les limites de responsabilité prévues par les conventions internationales régissant les transports internationaux : en cas de retard, en cas de perte des bagages …

Le recours de l'agence contre le transporteur

Condamné à la demande du client, le tour opérateur dispose d'un recours contre le transporteur aérien qui peut être considéré comme responsable en sa qualité de prestataire de transport. Le transporteur, s'il est reconnu responsable sur le fondement d'une mauvaise exécution du contrat de transport, pourra opposer au voyagiste les limites de réparation prévues par les conventions internationales. Article L. 211- 16 du code du tourisme

1° Civ. 24 septembre 2009, cassation du jugement ayant rejeté l'action en garantie exercée par l'agence contre les transporteurs, un premier vol annulé pour grève du personnel, un second vol où le voyageur se heurte à une sur- réservation. La première compagnie a été exonérée à tort, il n'était pas prétendu que la grève constituait un cas de force majeure. Idem la garantie a été refusée à tort à l'encontre des deux compagnies, l'agence est responsable de plein droit envers le client, le recours peut être mis en œuvre dès lors que l'agence apporte la preuve des fautes commises par les prestataires.

1° Civ. 26 janvier 2012 n° 10-30800 : un forfait touristique organisé par Marsans international, vol aérien de Toulouse jusqu'à Saint Pétersbourg avec des billets d'Air France, croisière fluviale en Russie, retour à Toulouse, divers déboires, annulation du vol du départ, perte des bagages, une partie de la croisière perdue ; les époux agissent contre l'agence qui est condamnée, l'agence assigne Air France en remboursement ; l'agence était tenue d'indemniser les clients des conséquences préjudiciables de l'inexécution partielle des obligations incombant au transporteur aérien, l'agence s'est trouvée subrogée dans les droits des voyageurs ; la cour d'appel est approuvée d'avoir fait application de la convention de Montréal, le tribunal a à bon droit accueilli le recours de l'agence contre Air France à concurrence du montant des dommages dont Air France devait répondre en raison tant du transport des passagers que de la perte des bagages survenue pendant la période au cours de laquelle le transporteur en avait la garde. Air France a été condamnée à payer 1862 euros à l'agence.

Versailles, 10 juillet 2013, RFDA 2013 : un client « achète » un voyage aux Maldives auprès de l'agence Thomas Cook. Le client se plaint de retards importants à l'aller et au retour et assigne l'agence (qui a son siège à Clichy) devant le tribunal d'Asnières. L'agence assigne alors le transporteur société XL Airways France en intervention forcée.
Se pose alors une difficulté de compétence territoriale, le transporteur prétend que le tribunal d'Asnières est incompétent pour connaître de l'action en garantie menée contre lui par l'agence, il invoque les solutions de l'article 33 de la CM donnant compétence au tribunal du siège du transporteur. Le tribunal d'Asnières donne satisfaction au transporteur.
L'agence forme contredit porté devant la cour d'appel, qui fait prévaloir les dispositions de la convention internationale : c'est le tribunal d'Aulnay sous- Bois qui est compétent, car le transporteur a son siège dans son ressort. L'art. 33 édicte une règle de compétence directe ayant un caractère impératif qui prime sur le règlement interne.

Orléans, 11 septembre 2014, RFDA 2014.369, un forfait touristique est organisé à l'intention d'un ménage, le mari devant participer au marathon de New York, un transport Paris - New York via Toronto est prévu, l'épreuve sportive est annulée du fait de la survenance d'un ouragan, le voyage aérien est parsemé de retards et d'annulation de vol et les conditions hôtelières déplorables. Les époux mettent en cause devant le tribunal de Blois l'agence Cook qui appelle Air Canada en garantie. Le transporteur aérien, se prévalant de la convention de Montréal, fait état de l'incompétence du tribunal blésois au profit de la juridiction d'Aulnay. La cour d'appel considère que le for désigné par la CM est seul compétent pour connaître de l'action en garantie formée par l'agence de voyages contre le transporteur aérien.
On peut se demander si une telle solution n'est pas infirmée par l'important arrêt rendu par la 1° chambre civile le 4 mars 2015 concernant l'action en garantie formée un constructeur aérien (Airbus) contre un transporteur aérien arménien. Cette décision dont on traitera infra affirme la non- soumission de cette action en garantie à la CM. Ce qui vaut pour l'action en garantie exercée par le fabricant contre le transporteur risque de valoir pour celle émanant du tour opérateur.

La situation des héritiers du voyageur et des victimes par ricochet.
Il ne semble pas que cette responsabilité de plein droit de l'agence puisse être invoquée par les victimes par ricochet. L'argument est tiré de la lettre de l'art. L. 211-16 : l'agence est responsable de plein droit *à l'égard de l'acheteur* de

la bonne exécution. La créance du voyageur serait donc transmissible aux héritiers, mais ne pourrait pas être revendiquée par les victimes par ricochet.

[Dans certaines hypothèses extrêmes, le voyagiste s'expose à des sanctions pénales s'il a recours à des compagnies douteuses et que l'accident mortel survient. C'est ainsi qu'auraient été condamnés pénalement pour homicide involontaire en 2000 deux dirigeants du club Méditerranée à la suite d'une catastrophe aérienne survenue en Casamance en 1992]

γ. L'information sur l'identité du transporteur aérien

i. Droit européen

Les agences tiennent compte du règlement n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant…l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transport aérien effectif.
Ce texte s'applique aussi bien aux vols réguliers que non réguliers, il s'applique aux vols faisant partie d'un voyage à forfait. Article 11. Le passager doit être informé de l'identité du ou des transporteurs effectifs, dès la réservation, ou ultérieurement. Cette obligation existe également en cas de changement de transporteur. En tout état de cause, les passagers sont informés au moment de l'enregistrement, ou au moment de l'embarquement s'il s'agit d'une correspondance sans enregistrement. L'organisateur de voyage veille à ce que le contractant soit informé de l'identité du transporteur, en particulier lorsque cette identité a changé.
Si le transporteur effectif a été inscrit sur la liste noire européenne d'interdiction de vol, il ne peut pas par définition desservir un aéroport européen, mais il exploite éventuellement des vols sur des lignes régulières ou non en Amérique du Sud, en Afrique ou en Asie, le passager peut choisir de ne pas prendre ce vol (effectué dans un pays extra européen), le client a droit au ré acheminement (par un autre transporteur) ou au remboursement, art. 12
Le règlement impose à chaque État de faire respecter ces règles et de prévoir des sanctions, art. 13

ii. Le droit interne français
Le décret du 2 mai 2007 est venu reprendre et compléter le règlement européen, il a inséré plusieurs dispositions dans le CAC et le code du tourisme.

Le droit commun aérien prévoit que le client doit être informé de l'identité du transporteur, contractuel ou de fait. Art. R. 322-4 CAC. Il a droit à être informé, mais une fois informé il ne semble pas qu'il ait la possibilité de récuser le transporteur proposé par l'organisateur, sauf l'hypothèse où la compagnie serait inscrite sur la liste noire. Le passager a droit cependant au même standing et au même confort que celui qui lui avait été promis par le transporteur contractuel lors de la conclusion du contrat.

Le CAC contient les dispositions relatives aux vols non réguliers affrétés [il n'y a pas de prestations hôtelières et touristiques]. Il faut donner, dans un premier temps, par tronçon, une liste de trois noms. Quand l'identité du transporteur est connue, elle est communiquée au consommateur, art. R. 322-5 al. 2 CAC. Toute modification est notifiée sans délai. Le consommateur en est informée au plus tard au moment de l'enregistrement (ou cas de correspondance s'effectuant sans enregistrement préalable avant les opérations d'embarquement).

Sanction prévue par l'art. R. 330-20 § 5 CAC, amende administrative prononcée par le ministre en cas de non-respect des obligations édictées par le règlement européen et reprises aux articles R. 322-3 à 6 CAC.

Quant au code du tourisme, il contient des dispositions semblables pour les prestations de transport aérien incluses dans un forfait touristique. Communication d'une liste de trois noms auquel l'organisateur de voyage aura recours, R. 211-15 al. 1. Vient ensuite quand elle est connue la communication de l'identité du transporteur, a. R. 211-17.
Le contrat doit contenir les conditions d'annulation de nature contractuelle, art. R. 211-6, 14°. L'art. R. 211-6, 20 ° impose d'insérer au contrat une clause de résiliation et de remboursement sans pénalité des sommes versées par l'acheteur en cas de non- respect de l'obligation d'information prévue à l'art. R. 211-4 ,13°, renvoyant aux articles R. 211-15 à 18. Le voyageur peut résilier, mais restera à terre. Ce qui est la solution extrême. Elle ne sera guère utilisée par un touriste français se trouvent à des milliers de km de la France s'il n'a pas la garantie de disposer à court terme d'un transport aérien conforme à ses vœux.
Sanction, a. R. 211- 13 qui renvoie à l'a. R. 211-6, 14°, la résiliation est exclue si le voyageur a bénéficié de

prestation.

On peut remarquer en droit pur que le transporteur contractuel est celui qui prend l'engagement de transporter le passager, il est contractuellement lié avec le passager. En revanche il n'y a pas de relation contractuelle, quand le transporteur contractuel n'effectue pas lui- même le voyage, entre le transporteur effectif dit de fait et le passager. Ce droit d'esprit consumériste est destiné à permettre au passager d'être informé à l'avance de l'identité du transporteur qui effectuera réellement le transport, il y a donc une tendance à intégrer ce transporteur de fait dans le cercle contractuel, le passager est informé de son nom, il est sur le chemin d'un agrément implicite, on relève une contractualisation au moins virtuelle, il n'y a plus extranéité absolue du transporteur réel, il n'est plus un penitus extraneus ; de même qu'un professionnel fait effectuer sa tâche par ses salariés et subordonnés, de même que le passager ne choisit pas le commandant de bord les pilotes ou l'hôtesse de l'air, le transporteur contractuel délègue l'accomplissement du déplacement à un sous transporteur qu'il a choisi.

§ II. Le passager

Le passager (la CV parlait de voyageur) conclut en général le contrat de transport pour son propre compte.
Le droit contemporain en fait un consommateur de voyage. C'est un haut fonctionnaire, un homme politique, un homme d'affaires, un homme riche qui délaisse la voiture ou le train, un quidam, un touriste, un habitué du transport aérien ou un novice ou un passager par exception…
Le passager joue ordinairement un rôle passif, il s'abandonne entre les mains du transporteur (et de l'équipage), il lui confie sa vie.
Le passager clandestin n'est pas un passager titulaire d'un contrat de transport, qu'un passager clandestin soit parvenu à monter dans l'avion est une situation de fait, qui parfois se termine très mal, elle ne relève pas du droit contractuel.
Les membres de l'équipage ne sont pas des passagers liés par un contrat de transport, c'est à raison de leur contrat de travail qu'ils sont à bord.
L'élève pilote n'est pas un passager.
Les futurs acquéreurs d'un avion qui participent à des essais ou à des démonstrations en vol ne sont pas à bord au titre d'un contrat de transport.
La CJUE considère en revanche que les techniciens déplacés pour accomplir un travail aérien (larguer des explosifs sur des champs de neige pour déclencher des avalanches ou indiquer au pilote où cesser d'avancer et ouvrir la porte de l'hélicoptère pour permettre le largage des explosifs) sont déplacés au principal par un contrat de transport. Ils ont été acheminés sur le site pour y faite leur travail, arrêt Wucher Helicopter du 26 février 2015, C-6/14. Cf. supra.

Le passager majeur et capable qui paie le prix du transport

La dissociation entre le solvens et le passager.
Qui est partie au contrat de transport de personnes lorsque le prix du billet est payé en faveur d'un enfant par le père ou la mère de famille ou payé en faveur d'un fonctionnaire, d'un dirigeant social ou d'un salarié par l'administration, la société ou l'employeur ?
Tout dépend de la volonté des parties.
L'art. 39 CM lorsqu'il évoque la dissociation entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait déclare à propos du premier qu'il conclut un contrat de transport qui se trouvera soumis à la CM avec un passager ou avec une personne agissant pour le compte du passager.
Ou on soutient que le contractant est le passager, le solvens est uniquement le représentant et le mandataire d'autrui, il effectue un paiement pour autrui.
Ou on soutient que le contractant est le solvens : le solvens qui paie faisant bénéficier le passager d'une prestation de transport dans le cadre d'une stipulation pour autrui.
Incidence : Qui est bénéficiaire des milles ? L'administration ou le fonctionnaire ? La société ou son dirigeant ? L'employeur ou le salarié ? Le père de famille ou l'enfant ?
La présence au procès en cas d'accident ou d'incident. Qui plaide ? Celui qui a payé le billet ? Le passager ?

Dans un jugement du 24 novembre 2010, le tribunal mixte de commerce de Nouméa , Revue de droit des transports juin 2011, comm.103, considère à propos d'un transport de trois salariés payé par l'employeur que le paiement du

billet par l'employeur n'est pas de nature à établir un lien contractuel entre lui et la compagnie aérienne, il s'est agi seulement d'un paiement pour autrui, l'employeur en cas d'inexécution du déplacement ne peut agir sur le terrain contractuel contre le transporteur, l'employeur est débouté sur le train délictuel, le transporteur n'avait pas pu exécuter le transport, l'avion n'avait pas pu décoller à raison d'un événement de force majeure, des manifestants avaient envahi la piste.

Voir les faits relatés par l'arrêt de la première chambre civile du 23 juin 2011, n° 09-17372, où une passagère achète et paie des billets groupés pour elle-même, sa mère et sa sœur, il y a une annulation du vol retour, la question se pose de savoir si la passagère peut demander uniquement le remboursement de son billet ou si elle peut exiger plus largement le remboursement intégral des sommes payées par elle au titre des tickets de transport des trois passagères. La juridiction de proximité de Limoges a, semble-t-il, admis le solvens à demander le remboursement global des billets en cause.

Sous-Section II. Les contractants dans le contrat de transport des bagages

Cette opération n'a pas d'autonomie, elle n'est que la prolongation du contrat de transport de passagers. Le transporteur prend l'engagement de déplacer son client, il transporte à titre accessoire les impedimenta de celui-ci, ordinairement dans le même vol, voire dans un vol distinct.

La notion de bagages : effets de voyage

Certains modèles de bagages sont interdits, soit par la loi, soit par le transporteur.

Les autorités publiques, interdisent, pour des raisons de sécurité et de sûreté, que le passager fasse assurer, en qualité de bagages, le déplacement aérien d'objets présentant certaines caractéristiques.

Objets refusés ou non admis par le transporteur sur le fondement de ses conditions générales de transport : le transporteur ne prend pas l'engagement de les déplacer, il refuse de les déplacer. Le transporteur refuse de transporter des serpents, des chimpanzés ou des lingots d'or. S'ils périssent alors que le passager les a pris à tort avec lui, res perit domino. La clause de refus est a priori licite, sous réserve de ne pas être qualifiée d'abusive.

Arrimage des bagages et du fret. Seuls les bagages à main pouvant être rangés adéquatement et en toute sécurité sont introduits dans la cabine. Les bagages doivent être rangés de façon à empêcher leur déplacement. Il faut éviter des blessures ou des dégâts s'ils venaient à être déplacés, ils ne doivent pas non plus entraver les allées et les issues. CAT.OP.MPA.160.
Il en résulte que les bagages dits à main doivent être de dimension et de poids réduits.

Vient la question financière.

Le transport des bagages apparaît comme un service accessoire au transport du passager, il a cependant un coût. Certains transporteurs à bas coûts font payer aux passagers le transport des bagages. Le transporteur prévoit le plus souvent une franchise : les 1° kg sont gratuits, payants au-delà.
Certains transporteurs n'admettent du voyageur qu'un seul bagage, la loi espagnole interdit aux transporteurs d'imposer aux passagers une telle disposition contractuelle.

Il faut distinguer entre les bagages à main et les bagages mis dans la soute et qui sont enregistrés.

Les bagages à main ou bagages de cabine

La législation espagnole contraint le transporteur à accepter la montée à bord du passager porteur de ses bagages à main qu'il conserve avec lui pendant le vol. Le transport gratuit porte sur les objets et paquets que le voyageur conserve avec lui, y compris les articles achetés dans les boutiques situées dans les aéroports. Le refus est possible pour des raisons de sécurité, ou du poids ou de la taille des objets.

L'avocat général Yves Bot, dans ses conclusions du 23 janvier 2014, estime à propos du déplacement des bagages à main ou bagages de cabine que le transporteur est tenu d'observer la gratuité. Ils demeurent de la seule responsabilité du voyageur. Il n'y a aucun enregistrement, aucun stockage. Le passager souhaite conserver sous sa garde ses objets les plus précieux ou les plus indispensables. La dignité humaine l'impose.

La CJUE dans son arrêt Vueling du 18 septembre 2014 (cf. infra) consacre des attendus 40 s. aux bagages non enregistrés ou bagages à main. Elle considère qu'ils constituent un élément indispensable du transport des passagers. Leur transport ne saurait faire l'objet d'un supplément de prix,
. À la condition que ces bagages répondent à des exigences raisonnables en matière de poids et de dimensions, et
. Qu'ils satisfassent aux règles de sécurité.

La commission transports du Parlement européen voudrait l'admission sans condition des blousons, sacs à main, un sac d'achat, cette proposition a été avalisée par le Parlement européen début 2014 dans le débat concernant la révision du règlement de 2004.

Les bagages mis dans la soute et enregistrés

Les transporteurs classiques ne faisaient pas jadis payer le transport des bagages. Ce transport des bagages mis dans la soute comporte très certainement un coût, de la manutention, les formalités d'enregistrement, le stockage, la garde, les précautions à prendre pour vérifier l'absence d'explosifs ou autres substances dangereuses. Certains ont introduit une franchise, les premiers kg sont gratuits, le transport des bagages excédant un certain poids devient payant.
Chez Air France, le billet indique le nombre de bagages autorisés, le poids maximum pour chaque bagage est de 23 kg, 32 kg en classe La Première ou Business. Le client doit payer un supplément au-delà.
Les transporteurs à bas coût offrent des services diversifiés, mais payants. Ils offrent parfois différentes formules : le service minimum, basique, le billet correspondant au seul déplacement aérien ; il peut exister d'autres formules plus coûteuses où le transport des bagages est entre autres engagements pris en charge.

Un contentieux a été porté devant la CJUE. Une passagère avait pris l'avion en compagnie de trois autres personnes avec le transporteur Vueling en août 2010 sur un trajet entre la Corogne et Amsterdam, le prix de base des quatre billets achetés par internet était de 241 euros, elle a fait enregistrer deux bagages pour le compte des 4 passagers ; le transporteur a alors facturé un supplément de 40 euros. Dans le tarif basique de ce transporteur à bas coûts, il n'y a aucune gratuité pour le transport des bagages, le passager doit payer un supplément s'il fait enregistrer un bagage de 23 kg maximum. Il y a un autre supplément si le passager veut enregistrer plus d'un bagage. La dame a porté plainte en Galice auprès de l'institut galicien de la consommation de la junte de Galice, considérant que la clause imposant un coût pour le transport d'une valise était abusive. L'organisme a frappé le transporteur d'une amende administrative de 3000 euros. La loi espagnole en effet oblige le transporteur aérien à transporter, outre le voyageur, les bagages de celui-ci, dans les limites de poids fixées par les règlements, l'excédent de bagages faisant l'objet d'une stipulation particulière. (Le gouvernement espagnol prétend qu'il n'en est rien, que le tribunal a commis une erreur de droit et que la loi espagnole ne décide rien pour le coût du transport des bagages). Le transporteur a formé un recours devant le juge du contentieux administratif d'Orense, qui a à son tour a formé une demande de décision préjudicielle auprès de la CJUE. On peut se demander si la législation espagnole se trouve en conformité avec le droit européen qui confère au transporteur aérien la liberté de tarification (article 22 § 2 du règlement n° 1008/2008).

L'avocat général Yves Bot, C-487/12, avait donné un avis circonstancié.
Il considère que les transporteurs bénéficient de la liberté tarifaire. Le transporteur peut faire payer le service marchand de traitement des bagages. Il est libre de déterminer la gamme des services qu'il se propose de rendre à sa clientèle. Il peut prévoir le tarif de base du transport aérien stricto sensu et prévoir parallèlement un supplément pour les bagages enregistrés.
Le transporteur aérien a toutefois l'obligation de sauvegarder les droits des consommateurs prévue par l'article 23 du règlement n° 1008/2008. Les suppléments de prix optionnels doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque, dès le début de la procédure de réservation. Le client doit les accepter par une démarche explicite.
Il est donc conclu à la non-conformité de la législation espagnole, les États n'ont plus de droit de regard sur le niveau des prix fixés par les compagnies.

La CJUE a rendu le 18 septembre 2014 son arrêt dans cette affaire Vueling, C-487/12.

L'arrêt considère que, même si le règlement ne vise pas expressément la tarification du transport des bagages, il faut considérer que les obligations prévues par le règlement couvrent cette tarification.
Le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés peut constituer un supplément de prix optionnel, ce service n'étant ni obligatoire ni indispensable. (Les passagers qui voyagent sans bagages enregistrés peuvent vouloir bénéficier du tarif minimum).
La réglementation nationale imposant que le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés soit nécessairement inclus dans le prix de base du billet d'avion contrevient à la possibilité pour les transporteurs de fixer librement leurs prix.
Les passagers ne peuvent pas comparer les prix pratiqués par les transporteurs soumis à cette législation et les autres : atteinte à la comparabilité des prix.
La réglementation (espagnole) est donc contraire à l'article 22 § 1 du règlement n° 1008/2008, du moment qu'elle oblige les transporteurs à déplacer non seulement le passager, mais également les bagages enregistrés de celui-ci. Du moment qu'elle interdit qu'un supplément de prix puisse être exigé pour le transport de ces bagages.

Sous - Section III. Les contractants dans le transport de marchandises

Les dispositions des articles L. 133-1 à -9 du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports aériens, art. L.1432-1 du code des transports

§ I. L'expéditeur

Le chargeur (si on utilise le vocabulaire du droit maritime) n'est pas forcément propriétaire de la marchandise, il ne l'est peut -être plus s'il l'a vendue, il entend faire acheminer du fret d'un point à un autre du globe.

§ II. La présence d'intermédiaires entre l'expéditeur et le transporteur

Ces intermédiaires accomplissent des actes matériels ou des actes juridiques, voire les deux. La même entreprise peut parfois au gré des espèces et des nécessités prendre telle ou telle qualification.
En droit moderne, on parle de logistique, qui désigne le processus complexe par lequel une marchandise est transportée à destination, il y a le transport comme prestation principale, peuvent s'ajouter des prestations annexes comme le conditionnement de l'envoi, l'emballage, la manutention, l'entreposage dans des hangars, la gestion des stocks … voir l'étude publiée au Scapel 2011.89 sur La qualification juridique des contrats de prestations logistiques par Kenguep Ebénézer. On peut ajouter la déclaration de valeur, la livraison contre remboursement, l'assurance des marchandises, les opérations de douane.
À côté des données classiques issues du droit privé, les exigences de sûreté et de lutte contre le terrorisme et le détournement d'avion ont nécessité l'apparition d'expéditeurs ou d'intermédiaires agréés par les pouvoirs publics.

Le personnel de ces intermédiaires détient parfois des reconnaissances et des diplômes délivrés par l'autorité publique. C'est ainsi qu'un arrêté du 16 février 2015 crée le titre professionnel de technicien supérieur de transport aérien et maritime de marchandises.

A. LE DROIT COMMERCIAL

. Le courtier qui fait du courtage : le courtier rapproche deux contractants

. Le transitaire, c'est un prestataire de services qui fait au sol le lien et la jonction, entre les différents transporteurs, au départ, à l'arrivée, lors des correspondances

. Le manutentionnaire : un entrepreneur qui manipule les marchandises au sol dans l'enceinte de l'aéroport ou lors du

chargement ou du déchargement

. Le domiciliataire : on inscrit sur la LTA le nom de l'expéditeur, domicilié chez son domiciliataire. Ce dernier n'est pas partie au contrat de transport.

. LE COMMISSIONNAIRE est un professionnel qui fait de la commission de transport pour le compte de son commettant, art. L. 132-3 s. du code de commerce, L. 1432-7 s. du code des transports.

Le contrat de commission est un contrat par lequel un commettant confie à un commissionnaire, lequel agit en son propre nom et sous sa responsabilité, l'organisation d'un transport de marchandises qu'il fera exécuter par un ou des transporteurs pour le compte du commettant.

La qualification du contrat

Ch. Paulin, Réflexions sur la distinction entre contrat de transport et contrat de commission de transport, Mélanges Serra, p. 32
Idem, Le contrat de commission de transport : quels critères objectifs pour une qualification subjective ?, Revue des transports, janvier 2013, comm. 1.

Le contrat de commission de transport, propre aux marchandises, vise à l'organisation du déplacement.

L'article R. 1411-1 du code des transports récapitule de façon descriptive quelles peuvent être les activités du commissionnaire de transport.
Les opérations d'organisation de transport : il y a des marchandises à acheminer, le commissionnaire les prend en charge et il en assure l'acheminement par les soins d'un ou plusieurs transporteurs publics
Les opérations de bureau en ville : le commissionnaire reçoit des colis ou des expéditions de détail, il les remet à des transporteurs ou à d'autres commissionnaires
Les opérations de groupage : plusieurs expéditeurs veulent envoyer des marchandises à plusieurs destinataires, ces envois sont réunis dans un lot unique pour être ensuite transportés
Les opérations d'affrètement : des envois sans groupage préalable sont confiés à des transporteurs publics.

Le commissionnaire n'est pas un transporteur aérien, il n'a pas d'avion à sa disposition, il ne détient pas le CTA, il organise l'opération de transport pour le compte de son commettant, il ne transporte pas, il fait transporter la marchandise, il planifie le déplacement de la marchandise en faisant intervenir un ou plusieurs transporteurs. Le commissionnaire agit en son nom propre pour le compte de son commettant, il agit en son propre nom pour choisir le transporteur, il fait de la représentation indirecte, il n'est pas un mandataire. Il fait du groupage pour faire bénéficier ses clients de tarifs plus avantageux.
Le débat est assez fréquent en jurisprudence pour déterminer en présence d'un intermédiaire dans la chaîne du transport s'il est lié ou non avec son donneur d'ordre par un contrat de commission. On se demande ce qu'il est. Quelle est sa qualification ? Un courtier ? Un transitaire ? Un transporteur ? Un commissionnaire ?

Com. 19 juin 2007, n° 06-12618, la cour d'appel voit dans une entreprise Excel un transporteur contractuel et dans British Midland le transporteur effectif, cassation en ce qui concerne l'attribution de la qualité de transporteur à Excel qui est plutôt a contrario un commissionnaire.

C'est ainsi que la Cour de cassation, chambre commerciale, 3 novembre 2009, n° 08-19279, retient la qualification de commission de transport dans l'espèce suivante : Batignoles technologies doit faire déplacer par voie aérienne 25 tonnes de matériel de forage à l'usage de Total depuis Nantes jusqu'à Balikpapan en Indonésie, cette société a contacté Gefco, Gefco contacte à son tour Transvalair et le transporteur aérien Volga Dnepr qui dispose d'un avion gros porteur Antonov 124 seul capable de transporter de tels matériels. Gefco est qualifié de commissionnaire de transport : il a été chargé de l'organisation d'un transport par voie aérienne avec chargement et déchargement entre N. et B., il avait toute latitude pour organiser le transport comme il l'entendait, il a choisi l'entreprise pour exécuter la prestation demandée, il s'était engagé à accomplir les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise et disposait d'une latitude suffisante pour organiser le transport par les voies et les moyens de son

choix. Approbation de la qualification retenue par la cour d'appel de Rennes.

En revanche dans une affaire jugée par la chambre commerciale le 7 septembre 2010, n° 09-14936, c'est la qualification de contrat de transport qui a été retenue. Il s'agissait d'un contrat de prestation de service plate- forme logistique qui avait été conclu entre Eurocopter et SDV Logistique internationale (qui sous-traitait une partie de ses fonctions). La société Eurocopter dispose d'un site industriel à Marignane. SDV disposait à proximité d'une plate-forme où transitaient les hélicoptères et les pièces nécessaires la fabrication, à la réparation et à la révision périodique d'hélicoptères civils ou militaires. Ces pièces et éléments étaient acheminés du monde entier par SDV pour être conduits jusqu'aux ateliers d'Eurocopter pour subir une intervention. SDV assurait le retour des hélicoptères et des éléments chez les clients d'Eurocopter une fois que la réparation ou que la révision avait été effectuée. SDV était qualifié de prestataire unique, effectuait la réception, distribution, les relations avec la douane et l'organisation des transports aériens maritimes et terrestres. La Logistique Internationale avait l'obligation de souscrire une assurance de chose relative aux marchandises transportées. Les relations contractuelles complexes ont pris fin, l'arrêt parle de contrat cadre à soumettre à un régime juridique unique, les parties ayant fait un contrat unique. Eurocopter a demandé réparation de 7 sinistres qui seraient survenus. L'objet principal du contrat consistait pour SDV logistique à effectuer de nombreuses opérations de transport liées à l'activité d'Eurocopter ainsi que des opérations annexes et accessoires. Les opérations de transport restaient prédominantes. L'accessoire suit le principal. Ce sont les opérations principales qui impriment la qualification. De la qualification dépendait le régime de la prescription

Dans les litiges internationaux, il faut résoudre le conflit de lois, plusieurs lois ayant éventuellement vocation pour régir le contrat. La recherche de la qualification est souvent délicate surtout si un droit étranger comme le droit américain éventuellement applicable à la cause ignore la figure juridique du commissionnaire, Com. 3 novembre 2009 n° 07-20507 et 08-21232. Le juge doit déterminer la loi compétente pour régir les rapports contractuels et rechercher le contenu de ce droit, le contrat avait été conclu aux États-Unis.

Il existe de petits commissionnaires. L'époque contemporaine a vu l'apparition d'entreprises commerciales, comme DHL, dotées de filiales multiples implantées dans différents pays. Il est possible que le commissionnaire s'engage à garantir l'exécution par les autres sociétés du même groupe. Paris 12 déc. 2012, BTL 2013.49

[la société Riverwood avait vendu en 2001 pour 870 755 dollars une machine d'emballage de bouteilles à la société Interbrew Belgium ; il fallait faire déplacer la machine vendue d'Atlanta à Louvain ; pour assurer le déplacement le vendeur s'est adressé à la société RF International, qui a requis les services d'Airborne (devenu DHL express) qui s'est substituée Air France pour effectuer le transport aérien ; sur la LTA (Airway bill) émise à Atlanta par Air France, on a mentionné Airborne comme expéditeur et son agent en France comme destinataire ; une société a réceptionné la marchandise à Roissy qui a été acheminée par la route en Belgique par un transporteur belge substitué, où l'acheteur a constaté des dommages ; l'acheteur a été indemnisée par son assureur ; la cour de Paris en 2007 a condamné , à payer 170 000 dollars au vendeur et à l'assureur, Airborne et son agent en France comme ayant eu la responsabilité de l'intégralité du transport en leur qualité commune de commissionnaire de transport ; la cassation a été prononcée parce que la cour d'appel n'avait pas statué alors qu'on le lui demandait sur la loi applicable aux rapports contractuels .
L'arrêt sur renvoi de la cour de Paris, 19 janvier 2011, est publié au Scapel 2011.102 : la marchandise a été endommagée à Roissy, la phase aérienne ayant pris fin, lors de l'opération de manutention pour charger la marchandise sur un camion. Le droit aérien est étranger au litige.

Dans un arrêt du 22 mai 2013, n° 12-13052, la chambre commerciale dans un litige international renvoie à la CJUE la question de savoir quelle est la loi nationale applicable à un contrat de sous- commission de transport. La marchandise, un transformateur, avait en 2003 glissé en cale, à Anvers, le bateau avait chaviré, la cargaison avait sombré. La cour de Douai avait écarté l'application du droit allemand. Le sous commissionnaire allemand chargé d'assurer le déplacement par voie fluviale conteste l'application faite du droit français au nom de la clause d'exception. Il s'agit de l'interprétation de la convention de Rome de 1980. Le conflit de lois est posé. Le texte actuellement applicable est le règlement de Rome I de 2008, mais les faits remontaient à 2002.
La CJUE a, dans son arrêt Haeger& Schmidt c. Mutuelles du Mans, Jacques Lorio, le liquidateur de Safram .. du 23 octobre 2014, C-305/13, tenté de répondre aux questions posées par la haute juridiction française.
Il s'agissait d'acheminer un transformateur (en provenance des États Unis) depuis Anvers jusqu'à Lyon.

Nous avons trois contrats superposés dans cette affaire.
Un premier contrat de commission entre le donneur d'ordre (de siège français) et un commissionnaire principal (de siège français)
Un contrat de sous- commission de transport entre le commissionnaire principal (de siège français) et le sous - commissionnaire (de siège allemand). Ce contrat est-il soumis à la loi française ou à la loi allemande ?
Le contrat de transport fluvial conclu entre le sous-commissionnaire (allemand) pour le compte du donneur d'ordre et le transporteur (siège à Douai).

La convention de Rome et désormais le règlement Rome I de 2008 prévoient des règles spécifiques pour trancher le conflit de lois en matière de contrat de transport de marchandises.
Ces règles sont étendues au contrat d'affrètement pour un seul voyage et aux autres contrats dont l'objectif principal est le transport de marchandises. Certains contrats, qui ne sont pas des contrats de transport, sont donc assimilés à des contrats de transport, du moment qu'ils sont au service d'un transport.
Dans l'arrêt Haeger, la CJUE ne tranche pas de façon trop directe, elle donne cependant une consigne à la Cour de cassation devant apprécier l'ensemble des circonstances. L'assimilation de la commission au transport doit jouer du moment que l'objet principal du contrat consiste dans le transport proprement dit de la marchandise. C'est ce point que la cour française devra vérifier. La réponse devrait être positive. On devrait en l'espèce appliquer au contrat de commission les solutions propres au contrat de transport.
La CJUE incite la Cour de cassation à tenir compte de l'existence d'une chaîne de contrats, deux contrats de commission pour faciliter la conclusion d'un contrat de transport. Le premier commissionnaire s'est substitué un second commissionnaire ayant son siège dans un autre État. La cour doit faire une appréciation globale de l'ensemble des éléments objectifs qui caractérisent la relation contractuelle et apprécier celui ou eux qui sont les plus significatifs. Il convient de prendre en compte l'existence de liens étroits du contrat en cause avec un ou plusieurs autres contrats faisant partie de la chaîne de contrats ainsi que du lieu de livraison de la marchandise.

]

Les obligations du commissionnaire

Il faut tenir compte des dispositions figurant dans le contrat type publié par le décret n° 2013/293 du 5 avril 2013, repris en annexe par la partie réglementaire du code des transports, à la suite de l'article R. 1452-3. Le contrat type s'applique à défaut de contrat écrit. Il a un caractère supplétif.
Par commissionnaire, le contrat type entend un prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre, selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre [le commettant].
D'après le contrat-type, le commissionnaire est présumé responsable de la bonne fin du transport et est tenu d'une obligation générale de résultat. Il organise l'opération en fonction des informations, demandes et instructions du donneur d'ordre. Le commissionnaire de transport répond de toutes les conséquences du manquement à ses obligations. Le commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques.
D'après le contrat type, le commissionnaire assume un devoir de conseil, il informe son client des avantages et des inconvénients des modes pouvant être utilisés. En matière aérienne, le déplacement est souvent à caractère international, il y a souvent, à côté de du déplacement de la marchandise par la voie des airs, une phase terrestre, au départ et à l'arrivée. Le commissionnaire suggère la prise d'une assurance.

- Le commissionnaire est garant de son fait personnel : il est tenu de ses propres fautes.

Com. 17 septembre 2002 : le commissionnaire Danzas voit sa responsabilité être engagée à raison de sa faute personnelle envers le commettant, il fallait faire acheminer une marchandise pour une foire exposition à Phoenix, le commissionnaire ne s'était pas inquiété de vérifier si la marchandise était arrivée à temps alors qu'il s'y était engagé, c'est le destinataire qui avait informé l'expéditeur /commettant du retard. Le transport aérien était assuré par American Airlines.

Le commissionnaire commet une faute si son agent au Japon n'effectue pas les protestations en cas d'avaries : tribunal de commerce de Bobigny, 7 juillet 2005, RFDA 2005.353

Le droit uniforme relatif à la responsabilité du transporteur aérien ne s'applique pas au contrat de commission qui demeure soumis au droit interne. On admet la validité des clauses limitatives de responsabilité.
Le contrat type prévoit que la réparation due par le commissionnaire de transport est égale à 20 euros par kg de poids brut de marchandise manquante ou avariée, sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 5000 euros.
En cas de retard, en cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison, la réparation des dommages est limitée au prix de la prestation de commission de transport.
L'action du commettant contre le commissionnaire se prescrit par le délai d'un an de l'article L. 133-6 du code de commerce.
En cas de perte totale, le délai de prescription est compté du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et dans les autres cas du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire, Com. 7 septembre 2010, n° 09-14936. Idem dans le contrat type.

- Le commissionnaire est garant du fait d'autrui. Le commissionnaire répond de ceux auxquels il avait confié l'exécution du déplacement.
Le contrat type fait état de la responsabilité du fait des substitués
Le commissionnaire choisit normalement ses substitués, c'est-à-dire les transporteurs qu'il charge de la fonction transport.
Sauf cas de force majeure il est garant du fait du transporteur qu'il a choisi.
La réparation. Il bénéficie des limites de réparation dont le transporteur aérien de marchandises peut se prévaloir.
Le commettant doit agir dans le délai d'un an contre le commissionnaire garant d'autrui : la convention de Montréal est étrangère aux relations entre le commettant et le commissionnaire.

Le contrat type contient une clause d'élection de for en faveur du tribunal de commerce de Paris.

B. LA PREVENTION DU RISQUE TERRORISTE

Les transporteurs, les intermédiaires, le personnel doivent présenter des garanties quant à leur extranéité au milieu terroriste et à l'extrémisme politique. Que les marchandises embarquées dans les avions ne transitent pas entre les mains de poseurs de bombes et de manipulateurs d'explosifs.
Le fret et le courrier transportés dans l'union doivent faire l'objet d'un filtrage ou d'une inspection pour garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.
Il convient également de contrôler le fret en transfert et en transit.
Les marchandises peuvent être acheminées entre pays européens.
Des marchandises peuvent être embarquées dans un pays tiers à destination de l'Union européenne.

I.

Les exigences de sûreté ont conduit à l'adoption de normes minutieuses, aussi a-t-on vu apparaître de nouvelles figures
Le chargeur connu (il existe une liste de contrôle pour les expéditeurs connus),
Le client en compte,
L'agent habilité,
Le fournisseur connu.
Le règlement n° 300/2008 du 11 mars 2008 instaure des règles communes en matière de sûreté de l'aviation civile.
On a prévu une coordination avec la législation douanière : l'agent habilité, s'il demande le statut d'opérateur économique agréé, est censé remplir en ce qui concerne les locaux les normes de sécurité et de sûreté. Voir le règlement d'exécution n° 687/2014 du 20 juin 2014 ainsi que le règlement n° 889/2014 du 14 août 2014.
Les expéditions doivent être emballées ou scellées par l'agent habilité, le chargeur connu ou le client en compte, afin que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence.
Nécessité d'une autorisation administrative individuelle, art. L. 6342-1

II. Les transports au départ de pays tiers et à destination de l'UE

On distingue.

Pays tiers appliquant des normes de sécurité équivalentes aux normes de base communes. Ainsi les États-Unis.

Autres pays : règlements d'exécution UE n° 859/2011 du 25 août 2011 , n° 654/2013 du 10 juillet 2013, n° 1116/2013du 6 novembre 2013, modifiant le règlement n° 185/2010 : protéger l'aviation civile des actes d'intervention illicite - un validateur indépendant doit procéder à une vérification.
Plusieurs professionnels peuvent recevoir une validation au nom de l'UE.

Il y a ce qu'on appelle les agents habilités d'un pays tiers, il s'agit d'entités assurant la manutention du fret dans un pays tiers. L'agent habilité doit faire procéder à des contrôles de sûreté. Inspection et filtrage. Aucun article interdit n'a été dissimulé. Le choix du personnel conduit à n'embaucher que des salariés compétents et sans antécédents judiciaires. L'agent habilité est tenu à une surveillance accrue pour les expéditions en provenance de pays à haut risque. Les marchandises remises doivent être surveillées, elles sont tenues dans des salles fermées à clef, le personnel effectue des patrouilles, on a équipé les lieux de caméras de surveillance et de dispositifs d'alarme contre l'intrusion. Le fret doit être protégé jusqu'à l'aéronef.

Il examine le programme de sûreté du transporteur, nécessité d'une inspection/filtrage du fret. Avec le règlement n° 1082/2012 du 9 novembre 2012, on parle de validateur UE de sûreté aérienne. La validation UE implique un examen du programme de sûreté du transporteur aérien de fret qui provient d'un pays tiers (ACC3). Vérification dès l'aéroport de départ. Le fret et le courrier destinés au transfert ou au déchargement dans un aéroport de l'UE doivent faire l'objet d'une inspection ou d'un filtrage

Les chargeurs connus ne reçoivent un agrément de sûreté que s'ils respectent la réglementation, en particulier la liste de contrôle de validation, art. R. 213-2, III al. 3. Les chargeurs connus peuvent être les producteurs du fret, ils peuvent se charger de l'emballage, ils peuvent réaliser le stockage. Les locaux du chargeur connu doivent être protégés, clôtures, barrières, systèmes d'alarme, caméras de surveillance, rondes de surveillance. L'accès à la zone de production est surveillé. Idem pour le processus d'emballage et de stockage. L'accès à la zone d'expédition est surveillé. Les engins de transport sont scellés.
Lopez Ruiz et Trigeaud, La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international, AFDI 2007.672

Article L. 6341-3. En cas de dommage résultant d'un acte malveillant commis au moyen de l'expédition d'un courrier postal, d'un colis postal ou de fret, sécurisée par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures mentionnées à l'article L. 6341-2.

§ III. Le transporteur

On peut tenir le même discours qu'en matière de transport de passagers. Transporteur contractuel. Le transporteur se fait parfois substituer, le déplacement étant effectué par un transporteur de fait. C'est une hypothèse de sous-contrat de transport.

§ IV. Le destinataire

Le droit terrestre intègre le destinataire dans le cercle contractuel, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire, art. L. 132-8 du code de commerce. Cette disposition ne fait pas l'objet d'un renvoi formel à la matière aérienne par le code des transports.

Section III. Les titres de transport

La solution traditionnelle est que le transporteur doit délivrer un titre de transport au passager ou à l'expéditeur des marchandises.

La remise de ce titre est l'occasion pour le transporteur d'informer le passager sur les grandes lignes du droit de la responsabilité aérienne en cas d'accident. L'idée était la suivante : le déplacement aérien est un acte plein de péril, le passager risque de perdre sa vie, ses bagages peuvent être endommagés : on suppose que le client prendra connaissance de l'information qui lui est donnée par écrit, il est suggéré implicitement au passager qu'il serait peut-être bon qu'il souscrive une assurance pour se couvrir contre les risques de la traversée.

§ I. Le billet de passage

Droit uniforme, convention de Montréal, art. 3, dans le transport des passagers un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, § 1, emploi de tout autre moyen, § 2 : disparition du billet papier remplacé par le billet électronique.

Voir Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, n° 211.

Droit européen

L'article 6 § 1 met à la charge du transporteur qui distribue des services de transport aérien une obligation d'informer la clientèle sur les grands principes concernant la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers, une *annexe* figure au règlement et doit servir au transporteur pour alimenter son obligation d'informer.

Le transporteur par ailleurs indique par écrit à chaque passager les limites de réparation, art. 6 § 2, du R. n° 2027/97, modifié par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002.
Le transport à effectuer n'est pas forcément soumis à la CM s'il est effectué par un transporteur non européen et peut comporter en cas de blessure ou de décès une limite de réparation. L'information écrite s'impose à ces transporteurs aériens, du moment que les services de transport sont « vendus » ou « achetés » dans l'Union et que le transport soit en provenance, à destination ou l'intérieur de l'UE.
L'information écrite est également imposée pour informer le passager de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages. Le voyageur doit recevoir l'avertissement que si le bagage a une valeur supérieure à la limite, ce fait devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement, à moins que le bagage soit entièrement assuré par le passager avant le voyage
Il faut également indiquer par écrit la limite de réparation en cas de retard.
On ne sait pas très bien quelle est la portée de ces dispositions et quelle est leur sanction en cas d'inobservation : le passager peut-il a posteriori se prévaloir de la perte d'une chance d'obtenir une réparation convenable en prétendant que s'il avait été correctement informé il aurait songé à prendre une assurance. Le transporteur est débiteur de l'information, s'il est en carence il est en faute, il répond du dommage causé par sa faute d'omission.

§ II. Le bulletin de bagages

Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré, art. 3 § 3 C.M.
Cette disposition se limite à imposer au transporteur aérien une identification des bagages enregistrés,
CJUE, 22 novembre 2012, C-410/11, Espada Sanchez c. Iberia

Le contrat de transport est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré, art. L. 6421-1 al. 2

Les mesures de sûreté du transport :
Lorsque le passager se présente pour enregistrer un bagage de soute, l'entreprise de transport aérien doit s'assurer que le bagage porte la mention du titulaire du titre de transport ; elle doit vérifier la concordance entre le titre de transport, une carte d'embarquement valable et le document attestant l'identité du passager, arrêté du 18 avril 2012.

§ III. La lettre de transport aérien (Airway bill) ou le récépissé de marchandises

Convention de Montréal, art. 4

Jusqu'à preuve du contraire, la LTA fait la preuve de la conclusion du contrat, la preuve de la réception de la

marchandise, la preuve des conditions du contrat.
Code des transports, art. L. 6422-2

Sous-Chapitre II. Les obligations des parties contractantes

Section I. Les obligations des contractants dans le transport de personnes et de leurs bagages

§ I. Les obligations incombant au passager

I. Le passager doit payer le prix du passage ainsi que les taxes afférentes.

Le passager doit payer le prix du billet.
Le prix peut varier compte tenu du confort offert au passager.
Le marché premium comprend les passagers qui achètent des billets en première classe, en classe affaires et en classe économique avec flexibilité.

Le transporteur peut faire bénéficier les passagers réservant à 2 ou en couple d'un tarif préférentiel, voir I° Civ. 5 mars 2015, n° 14-11066 : on se posait la question de savoir si les clients faisaient ou non la preuve de leur mariage (de leur concubinage ou de leur PACS) qui leur ouvrait la réduction tarifaire et leur permettait de monter à bord.

Au nom de la continuité territoriale (entre la métropole et les territoires ultra-marins), il peut y avoir certaines aides accordées aux voyageurs.

Outre le prix, le passager doit payer les taxes et les redevances imposées par la puissance publique et le gestionnaire de l'aérodrome. On peut d'ailleurs remarquer que souvent ces taxes ont juridiquement parlant pour redevable le transporteur et que le passager n'en est donc pas formellement débiteur, même si en fait le transporteur en exige contractuellement le paiement par le passager en transférant sur celui-ci le poids de la dette.
Il peut arriver que le transport soit annulé et que le titre de transport ne soit plus valide.
L'article L. 113-8 du code de la consommation impose aux transporteurs aériens (ainsi qu'aux agences) de rembourser les taxes et les redevances individualisées et affichées comme telles dans le prix du billet, taxes et redevances dont l'exigibilité procède de l'embarquement effectif du passager.
Ce remboursement intervient au plus tard 30 jours à compter de la réception de la demande (de remboursement)
Le remboursement est gratuit quand la demande est déposée en ligne. Sinon le remboursement peut donner lieu à une facturation de frais qui ne peuvent pas excéder 20 % du montant remboursé.
Ce sont les conditions générales de vente ou de transport qui précisent la possibilité du remboursement et ses modalités.
Le manquement donne lieu au prononcé d'une amende administrative, 15 000 euros maximum pour les personnes morales, art. L. 113-9.

La Commission européenne propose une distinction entre passagers. Cf. JOUE du 3 juillet 2012, C 195/12
1° catégorie de passagers : les hommes d'affaires : ils sont sensibles au facteur temps, indifférents au prix ; ils exigent la flexibilité, possibilité d'annuler le billet sans frais, modifier l'heure de départ sans frais, ils acceptent des tarifs plus élevés pour bénéficier de cette flexibilité
2° catégorie de passagers : ils sont très sensibles au montant du prix, ils voyagent pour visiter leur famille et leurs amis, ils réservent les billets longtemps à l'avance, ils ne font pas une fixation sur le facteur temps.

a. La politique de fidélisation de la clientèle.

Qui est le bénéficiaire des milles ou des billets gratuits lorsque le passager n'est pas le solvens du prix du billet de passage mais où le coût du billet a été pris en charge par un tiers, comme l'Administration, la société dirigée par le voyageur ou l'employeur ?

Le risque pénal.

M. Loïc Grard, Revue de droit transports juin 2011 comm.103, estime que les milles appartiennent non à l'entreprise mais au salarié, sauf disposition contraire contenue dans le contrat de travail.

Une cour d'appel allemande a estimé en 2005 que les milles reviennent à l'employeur.

M. Grard cite un arrêt de la cour d'appel de Nouméa du 21 janvier 2010 où un salarié avait voyagé en première classe en utilisant des avoirs faits par Air France en faveur de l'office des postes, Air France accordait des réductions en contrepartie d'un volume de déplacements sur ses lignes par les agents de OPT qui est un EPIC. La juridiction a considéré que ces avoirs appartenaient à l'employeur.

b. L'accès aux tarifs et l'information des consommateurs, règlement n° 1008/2008, article 23, art. L. 113-3 et 141-1 du code de la consommation

Le passager doit disposer d'informations transparentes sur le prix complet du billet. En particulier pour effectuer une comparaison avec les prix proposés par les autres transporteurs.
Le candidat au voyage utilise souvent l'outil internet, il consulte les sites des différents transporteurs, il prend connaissance des tarifs, il fait son choix compte tenu de l'information lue sur écran.
La réservation s'opère communément en respectant plusieurs phases.

La réglementation est tatillonne, elle parle aux habitués du transport aérien qui font des comparaisons de prix et des réservations de billets sur internet (commerce électronique).

Il faut se référer à une lecture attentive de l'art. 23 § 1.

La 1° phrase commence par poser le principe que les transporteurs au départ d'un aérodrome européen doivent mentionner dans leurs tarifs qu'ils proposent au public (même par internet) les conditions applicables aux services aériens. C'est le point de départ : les conditions contractuelles pratiquées par le transporteur en état d'offre publique sont soumises à publicité. L'information doit être donnée.

Le client potentiel est le plus souvent intéressé à connaître le prix exigé par le transporteur. Il veut savoir la somme globale qui sera exigée de lui.
Plusieurs phases doivent être communément franchies pour que la réservation soit effectuée. C'est une réservation par étapes. Il faut voir à quel stade l'information doit- elle être donnée sur les conditions du contrat et sur le prix en particulier.

Le Bundesgerichtshof dans une demande de question préjudicielle présentée le 12 novembre 2013, affaire C-573/13, Air Berlin, demandait à la CJUE si, dans le cadre d'un système de réservation électronique, le *prix définitif* à payer devait être précisé lors de la première indication du prix des services aériens,
Ou bien si le prix définitif à payer devait être précisé uniquement pour le service sélectionné par le client ou pour tout autre service aérien affiché.
Le transporteur faisait l'objet en l'espèce de poursuites exercées par une association nationale de consommateurs considérant que les pratiques du transporteur méconnaissaient le droit européen.
L'arrêt a été rendu par la CJUE le 15 janvier 2015, Air Berlin c. Bundesverband.
Les prétentions d'Air Berlin n'ont pas été retenues.
Il s'agissait d'interpréter la 2° phrase du paragraphe 1 de l'article 23 du règlement n° 1008/2008
du 24 septembre 2008.
La seconde phrase est relative au prix définitif à payer. Celui-ci doit être précisé à tout moment. Que contient ce prix définitif ? Ce prix définitif inclut le tarif des passagers (ce qui va de soi), mais il faut y inclure l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication.
Le débat concernait en particulier les frais de traitement exigés par le transporteur.

Le texte indique que le prix définitif est précisé à tout moment. Air Berlin soutenait que le prix définitif n'a pas à être indiqué dès la première indication du prix des services aériens, mais uniquement lors de la sélection d'un vol déterminé par le client, avant la conclusion définitive du contrat. L'arrêt condamne cette prétention : le prix définitif doit être indiqué très tôt, dès la première indication du prix des services, avant même le début de la procédure de réservation. Les frais de réservation seront compris dans le prix définitif à communiquer.
L'arrêt indique que le prix définitif à préciser concerne chaque service aérien affiché, et non le service aérien sélectionné. Il faut indiquer le prix définitif de chaque vol dont le tarif est affiché.

La 3° phrase indique qu'outre l'indication du prix définitif, il faut préciser les éléments suivants : tarif des passagers, taxes, redevances aéroportuaires, autres redevances liées à la sûreté ou au carburant. À côté du prix global définitif, il faut entrer dans le détail. Les usagers des transports aériens doivent pouvoir connaître le détail des prix des différentes taxes et des éventuels suppléments.

Le règlement fait ensuite un sort particulier aux *suppléments de prix optionnels* qui doivent être communiqués de façon claire transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation. Ces prix correspondent à des suppléments, ils sont facultatifs, ils sont à option, ils sont évitables, comme des extras dans le service aérien. Leur acceptation par le client doit résulter d'une démarche explicite.

[Il faut faire état de la directive 2011/83, JO L 304 du 22 novembre 2011, qui peut intéresser en particulier les clients lors de l'achat de billets en ligne. Cette directive, sauf 3 articles, ne concerne pas en principe les transports de passagers.]

La CJUE, C-112/11, a connu d'un contentieux opposant des associations allemandes de consommateurs à ebookers.com Deutschland, conclusions Mazak, 19 juillet 2012.
Cette société commercialise en ligne des voyages aériens, elle gère un portail de voyage en ligne. Parmi les prestations offertes à la clientèle figure la souscription d'une assurance annulation fournie par une compagnie d'assurance. On se trouve en présence d'un supplément de prix optionnel.
Le règlement n°1018/2008 du 24 septembre 2008 à l'article 23 § 1 in fine décide qu'il faut une démarche explicite de la part du client pour qu'il y ait acceptation.
Dans cette espèce, le client quand il consulte le site internet et qu'il entame le processus de réservation est informé de l'assurance et ensuite du prix global. S'il ne souhaite pas souscrire d'assurance, il doit accomplir une démarche explicite de refus. En clair, on lui force un peu la main, s'il est distrait ou ne prend pas d'initiative de refus, le coût de l'assurance lui est imposé. Le mécanisme ne prévoit pas une démarche explicite d'acceptation.
Une telle pratique méconnaît l'exigence du règlement qui prévoit pour les options une démarche explicite de la part du consommateur. Ces suppléments de prix sont afférents à des services qui ne sont pas obligatoires, le client doit choisir de les accepter ou de les refuser. Ils doivent faire l'objet d'une démarche explicite d'acceptation. On retrouve les mêmes principes avec les solutions contenues dans la directive 2011/83 du 25 octobre 2011. Le professionnel est obligé - pour que le consommateur soit lié par une offre - d'obtenir le consentement exprès de celui-ci à tout paiement supplémentaire au- delà de l'obligation contractuelle principale. Ce consentement ne peut pas être déduit d'options par défaut que le consommateur rejetterait pour éviter ce paiement supplémentaire.

[On retrouve des principes semblables avec l'article L. 114-1 du code de la consommation, qui a un caractère généraliste.
Préalablement à la conclusion d'un contrat … de prestation de services, le professionnel s'assure du consentement exprès du consommateur pour tout paiement supplémentaire venant s'ajouter au prix de l'objet principal du contrat. Dans l'hypothèse où le paiement supplémentaire résulte d'un consentement du consommateur donné par défaut, c'est-à-dire en l'absence d'opposition expresse de sa part à des options payantes qu'il n'a pas sollicitée s, le consommateur peut prétendre au remboursement des sommes versées au titre de ce paiement supplémentaire.

Tout manquement à ces dispositions généralistes peut donner lieu au paiement d'une amende administrative, art. L. 114-2]

Les manquements à l'article 23 du règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008 sont sanctionnés par une amende

administrative, art. L. 6432-3 du code des transports. L'autorité chargée de la consommation est compétente pour la prononcer.

Le prix des billets évolue parfois d'une façon étonnante pour le profane.
On prétend que le client a intérêt à acheter son billet longtemps à l'avance.
Si le transporteur ne remplit pas l'avion, il est possible que le transporteur dans les derniers jours précédant le départ brade le prix des billets, à moins qu'il ait la tentation d'annuler le vol.

II. Le respect des règles de conduite incombant au passager

a) accomplir les formalités préalables à l'embarquement : assurer la réservation, accomplir les formalités de police, détention d'un visa, se présenter à l'heure indiquée et au lieu approprié sous la menace de se voir refouler.
Un candidat au voyage qui n'est pas titulaire d'un visa pour séjourner au pays de destination doit être refusé à l'‘embarquement.
Le visa de transit aéroportuaire est exigé par le voyageur qui se contente de faire escale dans un aéroport étranger sans quitter l'enceinte de celui-ci.
L'art. L. 6421-2 du code des transports décide que le transporteur ne peut embarquer les passagers pour un transport international qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.
Si le voyageur est refoulé à l'arrivée faute de visa, il semble bien que le transporteur n'a pas accompli son obligation légale de vérification et qu'il engage sa responsabilité à l'égard du voyageur, quitte à tenir compte de la faute contributive de la victime négligente ou imprudente.
Voir Douai, 11 mars 2013, Revue de droit des transports avril 2013, commentaire 37 par Mme Isabelle Bon-Garcin (refoulement à Caracas d'un passager dépourvu de visa, billet acheté à l'agence de Lille d'Air France, condamnation de la compagnie pour une information défectueuse donnée au client quant aux conditions d'entrée au Venezuela)

La compagnie doit parfois refuser l'accès à l'avion pour tenir compte de la réglementation sanitaire fixée par l'État de départ ou de celui de destination, ainsi en période de pandémie ou de contagion.
Voir la communication en date du 10 octobre 2014 de Jean Cooper Rose du cabinet Condon & Forsyth à propos de l'épidémie EBOLA existant dans les pays du golfe de Guinée.

b)
La conduite du passager à bord
Le passager doit accomplir les opérations d'embarquement et mener une conduite correcte à bord de l'aéronef.

Le passager est certes pris en charge par le transporteur, mais il doit veiller à sa propre sécurité, il doit rester assis et sanglé quand la consigne lui est donnée
L'usage du tabac est réglementé,
La hantise du terrorisme aérien est forte dans le monde occidental
La protection des personnes handicapées

La jurisprudence relève l'exemple de passagers éméchés, violents ou indisciplinés

Passager mettant le feu aux serviettes des toilettes, mise en danger d'autrui, art. 223-1 CP : tribunal correctionnel de Saint Denis de la Réunion, 4 avril 2000

Passager menaçant de mettre le feu à l'avion avec un briquet si on ne lui servait pas de la bière, menace de commettre une destruction dégradation détérioration dangereuse pour les personnes, art. 322-13 al. 2 CP, tribunal correctionnel de Fort de France, 15 mai 2000

Un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 16 décembre 2014, n° 14-80032, relate une altercation et des coups échangés entre deux passagers dans l'avion et sur la passerelle lors du débarquement à Nice d'un vol d'easyjet.

Consulter le rapport fort instructif de M. Alejandro Piera, OACI, note de travail, LC/SC-MOT-WP/1, Sous- comité

spécial du comité juridique pour la modernisation de la convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés, Montréal, 22-25 mai 2012,
Ainsi que la note de travail du comité juridique de l'OACI, 35° session, Montréal, 6-15 mai 2013, LC/35-WP/2-1, 14/3/13, Actes et délits qui inquiètent la communauté aéronautique et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

III. Le désistement du passager

Il peut advenir que, pour des motifs personnels, comme des ennuis de santé ou des problèmes familiaux, le client ne soit pas en mesure de se présenter pour bénéficier du vol pour lequel il avait retenu un billet.
Le client ne dispose pas d'un droit plénier à obtenir le remboursement du prix qu'il avait payé. Comme l'indique, dans son jugement du 31 janvier 2012, le tribunal de Paris dans le litige opposant UFC à easyjet, aucun texte ne prévoit un droit au remboursement. Le risque pèse sur le passager qui n'honore pas la prestation de transport qu'il avait acquise en contractant.
Le contrat de transport peut toutefois prévoir dans certaines circonstances le remboursement du billet ou son échange en prévision d'un vol ultérieur. C'est du côté du transporteur un argument commercial.
Ce remboursement est fréquemment exclu si le client a obtenu sur ce billet une réduction avantageuse.

Le client est souvent incité à prendre une Assurance annulation pour couvrir ce risque.

§ II. Les obligations du transporteur de personnes

I. L'obligation d'acheminer le passager à destination

C'est le noyau dur de l'engagement contractuel. En contrepartie d'un prix en argent, la compagnie prend l'engagement de déplacer le passager d'un point à un autre du globe.
Le confort des vols est variable selon les compagnies.
Le service est réduit à sa plus simple expression dans les low cost.
Le luxe de jadis de la navigation maritime et aérienne appartient à l'histoire.

Le transporteur manque à son obligation s'il refuse l'accès de l'avion à un passager muni d'un billet et d'une réservation.

1° Civ. 5 mars 2015, n° 14-11066 : des époux ont retenu des billets, chacun à son nom, pour un vol aller et retour Orly/Toulon. Ils sont victimes d'un refus d'embarquement. Ils ne faisaient pas apparemment la preuve de leur état conjugal pour bénéficier d'un tarif préférentiel. Demande a posteriori d'indemnisation. Rejet de la demande par la juridiction de proximité : les époux ne démontraient pas qu'ils étaient porteurs du document qu'il leur appartenait de produire lors de l'embarquement pour bénéficier d'un tarif préférentiel.
Cassation pour interversion de la charge de la preuve : les époux possédaient un titre de transport, il incombait à Air France - qui contestait leur droit d'embarquer à raison de l'absence de justification des conditions dont dépendait le bénéfice du tarif – d'apporter la preuve que les demandeurs n'avaient pas présenté les justifications nécessaires.
Il y a également dans cette affaire un débat pour savoir si le refus d'embarquement a été motivé par le défaut de la preuve de leur état matrimonial ou une grève du personnel conduisant pour des raisons de sécurité à refouler un certain nombre de passagers.

Le transporteur est également en défaut s'il annule le vol, par exemple parce que le nombre de passagers ayant réservé est insuffisant. On verra infra que la réglementation européenne sanctionne, outre le retard, l'interdiction de monter à bord (refus d'embarquement) et l'annulation du vol.

II. L'obligation de sécurité incombant au transporteur.

Le transporteur doit assurer la sécurité des passagers durant toute l'exécution du contrat, dès qu'il les a pris en charge. En matière aérienne, le passager s'abandonne entre les mains du transporteur, il perd une partie de son autonomie. Le transporteur a pris en charge une personne en bonne santé, il ne doit pas acheminer à destination un cadavre !
Le bien -fondé de l'obligation de sécurité est plus manifeste encore en matière aérienne que dans le transport

terrestre. Même si l'étendue et la nature ne sont pas identiques et même si les décisions récentes atténuent la réalité de cette obligation lorsque l'accident corporel n'est pas accidentel.

L'obligation de sécurité est de résultat lorsque le passager se trouve à bord de l'appareil aérien ainsi que durant les opérations d'embarquement et de débarquement, le régime prévu par la convention de droit uniforme est applicable. Le reste du temps , elle n'est que de moyens : voir la jurisprudence rendue à propos des passagers faisant une escale non annoncée à Koweït alors que l'armée irakienne faisait la conquête de l'émirat, ces passagers ayant été faits prisonniers par l'armée de Sadam Hussein et libérés après plusieurs semaines de captivité. I° Civ. 15 juillet 1999, RTDC 1999.843 obs. Jacques Mestre. On peut soutenir qu'en l'espèce le dommage était lié au déroulement du vol aérien, le transporteur anglais était en faute en organisant une escale à Koweït alors que la guerre était imminente. Il aurait dû ne pas s'approcher en vol d'une zone de guerre.

Il y a des obligations spécifiques en faveur des handicapés édictées par le Règlement n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

II. L'obligation d'exactitude, de célérité et de ponctualité

L'une des caractéristiques de la navigation aérienne est de faire fi des frontières naturelles et politiques et de franchir sans encombre les détroits et les océans.
La caractéristique ordinaire du transport aérien, dans l'aviation commerciale, est l'avantage de la rapidité, la vitesse d'un avion est décuplée par rapport à celle d'un coche à eau ou d'un paquebot.
On peut donc estimer que le transporteur aérien assume au moins implicitement et ordinairement une obligation de rapidité et de célérité.
(On doit faire acception des vols de montgolfières ou de planeurs, où une certaine lenteur est recherchée ! il s'agit a priori de vols locaux à caractère ludique qui n'ont pas une vocation internationale)
Le vol aérien commercial est en général enfermé dans une période de temps préétablie, le transporteur publie des horaires.
Les transporteurs fixent ordinairement un horaire de départ, un horaire d'arrivée. Les horaires sont publics dans le transport aérien public.
Les transporteurs refusaient dans leurs conditions contractuelles de garantir les horaires. Les horaires étaient communiqués à titre indicatif.
Les tribunaux français avalisaient, sauf abus caractérisé, cette pratique des affaires.
Les choses ont évolué depuis plusieurs années, les transporteurs, sous l'influence du droit de la consommation, sont désormais tenus à une discipline à laquelle ils n'étaient pas habitués, ils sont tenus de respecter les horaires du vol annoncés.
Les situations concrètes face au retard peuvent varier.
Le plus souvent le passager recherche un point de destination, il cherche la rapidité, il espère être rendu le plus tôt possible. S'il parvient à destination avec retard, il subit certes un désagrément, il y a une gêne, mais sans conséquences catastrophiques.
La solution est différente quand le client entend parvenir à un instant précis à destination, il a une correspondance à prendre, il doit passer un examen ou un concours dont dépend son avenir professionnel, il a un important rendez-vous d'affaire. Le retard peut priver le déplacement de sa raison d'être.

Le tribunal de Paris dans un jugement du 31 janvier 2012 déclare abusive la clause aux termes de laquelle les horaires ne sont pas garantis et ne font pas partie du contrat de transport ; dès lors que les dates et heures de vol ont été acceptés et le contrat conclu, ces éléments présentent un caractère contractuel qui interdit au professionnel de les modifier unilatéralement. Le contrat doit être exécuté de bonne foi.

L'incidence des correspondances est un facteur aggravant d'incident et de désagrément : c'est la situation fréquente de l'opération de transport qui est scindée en deux ou plusieurs vols successifs : quand le passager se présente à l'embarquement pour le vol ultérieur, l'avion a peut-être déjà décollé ou le transporteur n'accepte plus de passagers à raison du départ imminent.

Le départ avant l'heure
Si tous les passagers ayant réservé sont présents, il arrive parfois que le transporteur n'attende pas l'heure de départ annoncé, il décolle par anticipation sur l'horaire.
Certains clients du transporteur risquent parfois de se présenter, l'avion ayant déjà décollé. Le transporteur pour des causes diverses décide faire partir l'appareil plus tôt que prévu par les horaires.
Difficile de parler d'annulation du vol, le vol a été organisé ; il n'y a pas retard, retard évoque un déplacement effectué ultérieurement, postérieurement à l'heure dite ; il n'y a pas de refus d'embarquement, l'avion a décollé, il n'y a pas de pilote ou d'hôtesses pour éconduire les passagers qui ne sont pas arrivés très tôt à l'avance et leur interdire de monter dans la carlingue. On est tout simplement à notre sentiment en présence d'une hypothèse d'inexécution du contrat ne relevant ni de la convention de Montréal ni du règlement communautaire n° 261/2004 du 11 février 2004, mais du droit commun. Ce qui ne devrait pas faire peur au juriste, ce n'est parce que le règlement et que la CM ne s'appliquent pas que justice ne sera pas rendue. Le transporteur fournit des horaires, il se doit de les observer.
Le Landgericht de Hanovre avait le 14 février 2014 interrogé la CJUE pour savoir si le départ anticipé entrait dans le domaine du règlement, TUIfly c. Harald Walter, C-79/14. L'affaire a été radiée le 19 juin 2014.

La pratique de la navigation aérienne prend l'heure en considération.

L'heure programmée de départ du bloc. L'heure estimée de départ du poste de stationnement est l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.

L'heure effective de départ du bloc : l'aéronef quitte le poste de stationnement, par repoussage ou aux moteurs

L'heure effective de décollage : l'aéronef a quitté la piste, train rentré

L'heure d'arrivée prévue : l'heure à laquelle il est estimé dans les vols à vue que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome ; dans les vols IFR, c'est soit l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné et qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée , soit si l'aérodrome ne dispose pas d'aide à la navigation, l'heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

L'heure effective d'atterrissage : l'aéronef a atterri, il effectue la prise de contact avec la piste.

L'heure programmée d'arrivée au bloc : l'heure à laquelle est programmée l'arrivée de l'aéronef à la porte de débarquement - qui est le premier poste de stationnement occupé par l'aéronef à son arrivée

L'heure effective d'arrivée au bloc : l'heure à laquelle les freins de stationnement ont été enclenchés à la porte de débarquement.

Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004
Nous verrons que la jurisprudence de la CJUE a attribué, contra legem selon nous, au voyageur victime d'un important retard à l'arrivée à la destination finale - au titre d'une perte de temps irréversible - un droit à indemnisation forfaitaire. On retient en général un retard de 3 heures à l'arrivée. Pour déterminer s'il y a retard de plus de trois heures, il faut évidemment prendre en considération l'heure d'arrivée figurant sur le billet et l'heure d'arrivée effective. La question se pose donc de savoir comment détermine-t-on l'heure d'arrivée. Le Landesgericht de Salzbourg a fait le 12 août 2013 une demande de question préjudicielle, C-452/13, Germanwings c. Ronny Henning. S'agit-il de l'heure à laquelle l'avion pose ses roues sur la piste d'atterrissage ? S'agit-il de l'heure d'arrivée au bloc ? S'agit-il de l'heure d'ouverture de la porte de l'avion ? Le passager se rendait de Salzbourg à Cologne. L'arrivée était prévue à 14 H 40. L'avion avait décollé avec retard. Les roues de l'avion avaient touché la piste à 17 H 38, mais l'avion n'avait gagné sa position de stationnement qu'à à 17 H 43, soit 3 H 03 après l'heure d'arrivée prévue.
La CJUE a statué dans un arrêt rendu le 4 septembre 2014, Revue de droit des transports octobre 2014 comm. 64 par Vincent Correia. Elle retient comme heure d'arrivée le moment d'ouverture d'au moins une des portes de l'avion. Les passagers sont alors autorisés à abandonner l'appareil, à quitter un espace confiné et à reprendre leurs activités habituelles.

Le droit européen, dans le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004, met à la charge du transporteur aérien un

certain nombre d'obligations de faire en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard se réalisant au départ : fournir des boissons, autoriser un appel téléphonique gratuit, procurer un séjour à l'hôtel si l'attente se prolonge.
[Le droit américain prévoit un système analogue en matière aérienne, en transport interne et désormais en transport international]
[Il existe des règles européennes analogues dans les autres branches de transport : ferroviaire, maritime, routière … règlement n° 181/2011 du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar]
Le règlement s'applique non seulement aux passagers des vols réguliers mais également aux passagers des vols non réguliers et des vols faisant partie de circuits à forfait.
La notion de vol doit être distinguée de l'opération de transport. L'opération de transport peut être simple et se ramener à un vol unique, le transport peut être plus complexe et être composé d'une série et d'une succession de plusieurs vols. On peut être en présence d'un transport simple ou d'un transport avec correspondances ou d'un transport aller- et- retour : le règlement envisage principalement l'incident survenant en amont, c'est à dire avant l'exécution concrète d'un vol. Même si la jurisprudence accorde un droit à indemnisation à la victime d'un retard important à la destination finale.

Loïc Grard, Voyages aériens : les nouveaux droits des passagers. Vision européenne, Mélanges Christian Scapel, p. 235-255
Mathieu Vaugeois, Les droits des passagers aériens de l'Union européenne, Annales de droit aérien et spatial, 2012, Montréal, p. 445
Fabien Le Bot, La protection des passagers aériens dans l'Union européenne. Réflexions sur l'interprétation du droit dérivé par la Cour de Justice, RTD européen 2013.753

Les incidents envisagés : il s'agit d'une inexécution individuelle ou collective du vol ou d'une mauvaise exécution du transport quant à sa durée.

LE REFUS D'EMBARQUEMENT

Le règlement envisage le refus d'embarquement opposé au voyageur qui s'est présenté à l'embarquement.
Article 2 lettre j
L'avion va décoller, le vol est exécuté, mais certains passagers ayant pourtant réservé se voient refuser l'accès à bord, voire sont contraints à leur honte de quitter l'appareil aérien et de redescendre à terre.

L'hypothèse la plus fréquente de refus d'embarquement et celle à laquelle on pense en premier, c'est celle de la sur réservation.
D'autres hypothèses peuvent se présenter où un refus est opposé au passager : un incident technique survient, l'insuffisance de sièges dans l'avion de remplacement.
L'avion décolle, un ou plusieurs passagers ayant réservé restent à terre.
Le vol n'est pas annulé, mais en ce qui concerne les passagers obligés de rester au sol l'opération est négative, le transporteur refuse d'assumer l'obligation de déplacer le voyageur qu'il avait prise en lui délivrant un billet pour un vol déterminé.

Dans l'affaire Finnair c. Lassooy, C-22/11, on s'est interrogé sur la définition du refus d'embarquement. Un passager avait réservé un billet sur un vol Barcelone - Helsinki, il n'est pas autorisé à monter à bord. Le transporteur a préféré faire embarquer, sur ce vol, des voyageurs victimes l'avant-veille d'une annulation de vol consécutive à une grève à l'aéroport catalan. L'avocat général Yves Bot dans ses conclusions du 19 avril 2012 estime, à juste titre, que le refus d'embarquement visé par le règlement englobe non seulement le refus d'embarquement entraîné par la pratique de la sur réservation, mais également les refus motivés par des motifs opérationnels. La CJUE a statué par un arrêt du 4 octobre 2012. Le législateur ne limite pas le refus d'embarquement à la seule hypothèse du refus pour cause de sur -réservation, il a conféré au refus un sens large, il vise l'ensemble des hypothèses dans lesquelles un transporteur refuse de transporter un passager.

Le juge de la Corogne, C-321-11, affaire German Rodriguez Cachafeiro c.Iberia, demande le 28 juin 2011 à la CJUE s'il y a refus d'embarquement dans le cas suivant. Il s'agissait d'un transport entre La Corogne et Saint Domingue composé de deux vols, le premier vol La Corogne/ Madrid a subi un retard imputable à Iberia, la compagnie refuse

ensuite l'embarquement pour le second vol Madrid /Saint Domingue : elle prévoyait à tort que les passagers n'arriveraient pas à temps pour ce second vol, les places des passagers sur le second vol avaient été entre-temps attribuées à d'autres passagers. Iberia refuse d'indemniser les deux passagers venant de Galice. A priori il y a eu retard sur le premier vol, et refus d'embarquement sur le second. C'est ce que décide la CJUE dans un arrêt du 4 octobre 2012.

La justification du refus raisonnable d'embarquement.
Certains refus d'embarquement peuvent être justifiés avec raison, notamment pour des raisons de santé, de sûreté, de sécurité ou de documents de voyage inadéquats : passager non titulaire d'un visa, passager violent ou en état d'ébriété.
En ce cas, le bénéfice du règlement est refusé, en totalité, au passager qui est victime du refus raisonnable d'embarquement. Ce passager n'a droit à aucune protection en provenance du droit européen.
Dans l'affaire Finnair, l'avocat général Yves Bot estime que le refus d'embarquement opposé au passager - pour permettre l'accès à bord de passagers en souffrance à Barcelone du fait d'une annulation d'un vol antérieur - ne pouvait être en l'espèce justifié et légitimé.
L'avocat général estimait que les causes de justification - dont le transporteur pourrait se prévaloir - ne devraient concerner que des motifs liés à la situation personnelle du passager. Ce qui est peut-être un peu trop restrictif.
L'arrêt du 4 octobre 2012 s'abstient de prendre nettement parti sur ce point.
À juste titre, l'arrêt indique que la survenance de circonstances extraordinaires est sans incidence en cas de refus d'embarquement sur les droits des passagers victimes du refus à obtenir indemnisation et à assistance. Ce qui est une application du règlement pris à la lettre. Cf. infra à propos des motifs d'exonération de responsabilité.

Dans son arrêt rendu le même jour dans l'affaire German Rodriguez Cachafeiro c. Iberia, la CJUE prend la peine de préciser que dans les circonstances de l'espèce, le transporteur aérien n'avait aucune raison d'opposer pour un motif opérationnel un refus, sur le second vol, à ses 2 clients. Le motif avancé par le transporteur n'était aucunement imputable aux passagers.

Le Landgericht de Francfort sur le Main interroge le 29 juin 2012 la CJUE sur la notion de refus d'embarquement raisonnablement justifié, C-316/12, il demande si le motif raisonnable de refus tient uniquement à la personne du passager (un refus subjectif, ad hominem) ou pour des considérations contractuelles ou d'intérêt public, ou si le refus raisonnable peut tenir à des motifs étrangers à la personne du passager, comme les cas de force majeure. JOUE du 29 septembre 2012. À notre avis la seconde branche de l'alternative ne doit pas être retenue sous peine de priver sans raison (sic) le passager du statut protecteur prévu en cas de refus d'embarquement.

Les obligations imposées au transporteur en cas de refus d'embarquement non justifié. Art. 4.

L'obligation pour le transporteur d'informer le passager sur ses droits, art. 14

L'appel à des volontaires : ils s'étaient présentés à l'embarquement, mais sollicités ils acceptent de renoncer à leur réservation confirmée. Le transporteur leur accorde en échange certaines prestations dont le règlement ne précise pas la nature : elles sont déterminées par un accord entre le transporteur et les passagers qui acceptent de renoncer au vol qu'ils avaient réservé. Il peut s'agir de l'allocation d'une somme d'argent ou de billets gratuits.
Ceux qui acceptent de renoncer ont droit à l'assistance de l'article 8 :
remboursement du billet ou ré acheminement ultérieur.

Le succès du volontariat.

L'échec du volontariat : il est impossible d'embarquer la totalité des passagers disposant d'une réservation.
Le transporteur peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.

Le passager qui est victime du refus a le choix entre exiger le remboursement du billet ou accepter un ré acheminement ultérieur vers sa destination finale. Le passager a ainsi le droit de se retirer du rapport contractuel, le contrat de transport est résilié, mais il peut aussi s'il le souhaite demeurer en relation contractuelle avec le transporteur qui a alors l'obligation de l'acheminer ultérieurement.
Le passager qui est en attente se voit conférer un droit à une assistance : rafraîchissements, hébergement à l'hôtel, deux appels téléphoniques.

(On verra plus tard en étudiant la responsabilité du transporteur aérien qu'il y a place pour une indemnisation à la charge de ce dernier)

L'annulation du vol

La définition, art. 2 lettre l

Le vol programmé n'est pas effectué, il y avait des places réservées, l'avion ne décolle pas.
Selon l'arrêt Sturgeon du 19 novembre 2009, à la différence du retard de vol, l'annulation est la conséquence du fait qu'un vol prévu initialement n'a pas été effectué. Il y a annulation du (1°) vol si la programmation du vol est abandonnée et si les passagers rejoignent les passagers d'un autre vol également programmé. Ne sont pas jugés déterminants les avis donnés par le personnel ou sur l'écran, ou le fait que les passagers récupèrent leurs bagages ou qu'on leur délivre de nouvelles cartes d'embarquement.

Il y a également annulation du vol d'après la jurisprudence lorsqu'il y a un incident technique après le décollage et que l'avion revient à l'aérodrome de départ sans décoller à nouveau : CJUE 13 octobre 2011, C-83/10, Aurora Sousa Rodriguez et alii c. Air France, D. 2011.2591 obs. X. Delpech, D. 2012 note Ghislain Poissonnier : le vol programmé allait de Roissy à Vigo ; quelques minutes après le décollage, le pilote décide de faire demi- tour à raison d'une défaillance technique, l'avion n'a pas décollé à nouveau, il n'est pas arrivé avec retard à destination.
Les passagers ont dans l'ensemble gagné leur destination le lendemain.
Air France ne leur a donné aucune assistance ; Air France n'a pas pris à sa charge les frais d'hébergement.
Un vol n'est accompli que si l'avion parvient à destination. L'annulation ressort d'une situation de fait. La programmation initiale avait été abandonnée.

La Cour de justice est interrogée pour déterminer si la situation suivante correspond à une annulation de vol : le vol initial était prévu comme un vol non- stop. Nous supposons qu'il s'agissait d'un vol direct sans escale. Le vol effectivement réalisé est parti sous le numéro du vol initial, mais il n'a pas été réalisé comme prévu, une escale a été programmée avant le décollage, le vol a été effectué avec un autre aéronef et avec une autre compagnie aérienne en sous-affrètement.
Demande présentée le 20 décembre 2013 par le Landgericht de Francfort sur le Main, Condor c. Plakolm, C-680/13.
Nous aurions tendance à penser que le vol primitif a été annulé et qu'il y avait là un vol de remplacement, une escale a été introduite. Le changement d'avion n'est pas à lui seul déterminant, ni à la limite le changement de transporteur. Ces trois innovations sont le signe de la nouvelleté. Radiation de l'affaire, ordonnance du 16 mai 2014, JOUE du 11 août 2014.

Ghislain Poissonnier et Pierre Osseland, La mise en œuvre perfectible des droits des passagers dont les vols sont annulés, D. 2011. 962

Le règlement européen s'applique-t-il dans les circonstances de fermeture de tout ou partie de l'espace européen à saison de l'éruption d'un volcan islandais, interdisant par prudence et précaution l'exercice du trafic aérien ? L'État interdit aux compagnies de prendre l'air si bien que les vols prévus ne peuvent qu'être annulés.
Le règlement, estimions-nous dans notre étude publiée au Scapel, est étranger à ce type d'incident majeur, le règlement a été uniquement pris pour sanctionner des transporteurs mauvais gestionnaires de leur réseau, tel n'est pas le cas ici. Le règlement se place dans la perspective d'assurer la continuité de l'exercice de la navigation aérienne, le transporteur doit procurer aux victimes d'une annulation de vol un avion sur un vol ultérieur, c'est l'obligation du ré acheminement. Or en de telles circonstances le transporteur ne le peut pas, les vols sont purement et simplement interdits, l'espace aérien est fermé par le fait du prince. Nous pensions que c'était à l'État d'assurer les secours à conférer aux victimes de cette interruption de la navigation aérienne, puisque c'est lui qui a pris la mesure d'interdiction du décollage.

L'avocat général Yves Bot n'est pas entré dans ces considérations dans ses conclusions du 22 mars 2012, il estime que les obligations d'hébergement subsistent en dépit des circonstances extraordinaires. Il refuse d'exploiter les termes figurant dans le considérant 14, alors que la CJUE avait invoqué dans l'arrêt Sturgeon les considérants 14 et

15 pour imposer une indemnisation forfaitaire au transporteur en cas de retard important au point de destination. Prosaïquement, il déclare que le coût financier de cette obligation qui relève d'une garantie absolue doit conduire les transporteurs à augmenter le prix des billets. C'est la socialisation des risques. Le transporteur joue le rôle d'assureur. Il est vrai que si on dispensait le transporteur de toute assistance, les frais d'hébergement, en attendant le retour à la normale, ne pourraient être mis à la charge que des passagers eux-mêmes victimes d'un mauvais coup du sort ou de l'État providence. La passagère devait quitter Faro pour Dublin le 17 avril 2010, elle n'a pu revenir en Irlande que le 24 avril. Ryan air ne s'est pas occupé d'elle. Elle demande 1 129 euros pour des frais de restauration, de rafraîchissement et d'hébergement.

Qu'enseigne l'arrêt rendu par la CJUE le 31 janvier 2013, Denise McDonagh c. Ryan air, C-12/11, Revue droit des transports janvier 2013, repère 1 par Ph. Delebecque et commentaire 9 par Vincent Correia, Gaz. Pal. 2013 n° 94, page 10, note Paulin.
On verra ultérieurement qu'en présence de circonstances extraordinaires les obligations du transporteur sont tempérées et allégées.
Les circonstances extraordinaires visent littéralement des circonstances hors de l'ordinaire.
Toutes les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien sont concernées, quelles que soient la nature de ces circonstances et leur gravité. Il était évident que l'éruption volcanique et les mesures subséquentes de fermeture de l'espace aérien relevaient de l'extraordinaire.
La Cour de Justice a pourtant refusé de faire preuve de compréhension pour les transporteurs.
Lorsque des circonstances extraordinaires se produisent, le transporteur aérien est uniquement exonéré de son obligation d'indemnisation, décide l'arrêt. L'obligation de prise en charge continue à s'imposer au transporteur, quel que soit l'événement qui a donné lieu à l'annulation du vol. Des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan islandais constituent des circonstances extraordinaires qui ne délient pas les transporteurs de leur obligation de prise en charge. L'objectif de la réglementation est d'assurer aux passagers consommateurs un niveau élevé de protection à plus forte raison quand ils se trouvent dans un état de particulière vulnérabilité.
Le règlement n'apporte aucune limitation, d'ordre temporal ou pécuniaire, à l'obligation de prise en charge des passagers dans les circonstances extraordinaires. L'ensemble des obligations de prise en charge des voyageurs victimes d'une annulation de vol s'impose dans son intégralité au transporteur aérien durant la totalité de la période pendant laquelle les passagers doivent attendre leur réacheminement. Un hébergement à l'hôtel est offert gratuitement par le transporteur aérien pendant le temps nécessaire. Le passager aérien doit pouvoir avoir accès aux services de première nécessité et ce pendant la durée de l'attente.
L'obligation de prise en charge entraîne des conséquences financières certaines pour les transporteurs, cet élément ne saurait être considéré comme démesuré par rapport à l'objectif de protection élevée des passagers, décide l'arrêt.
C'est le passager élevé au rang de vache sacrée !
L'arrêt transforme le transporteur en assureur des incidents du voyage aérien et l'incite à augmenter ou à tout le moins de calculer ses tarifs pour y inclure de facto une prime de risque : les transporteurs comme opérateurs avertis tiennent compte désormais des coûts liés à la satisfaction de leur obligation de prise en charge, ils ont la possibilité de répercuter les coûts engendrés par cette obligation sur le prix des billets d'avion.

L'hypothèse de la faillite du transporteur.
Le transporteur n'a plus de disponibilités financières, l'exploitation a cessé, il n'honore pas les billets d'avion détenus et payés par la clientèle qui se sent abandonnée, parfois à des milliers de kilomètres de la mère patrie.
77 faillites ont été relevées ces dernières années dans le secteur aérien. Certains évoquent la possibilité du recours à l'assurance obligatoire pour couvrir les passagers contre ce risque. Certains voudraient contraindre les transporteurs européens desservant également l'aéroport lointain à rapatrier gratuitement cette clientèle en désarroi. Il y aurait la possibilité pour l'État de réquisitionner un appareil aérien pour faire revenir en France, aux frais des contribuables restés dans la neige et les frimas, ces vacanciers des tropiques.

Le transporteur doit informer le passager sur ses droits, art. 14

Les obligations incombant au transporteur en cas d'annulation du vol, art. 5

Le choix doit être offert au passager entre le remboursement du billet dans les 7 jours ou // le ré acheminement ultérieur par un vol de remplacement vers la destination finale.

Le passager opte pour la résiliation du contrat ou bien il accepte de la part du transporteur un déplacement ultérieur. Une question se pose : voilà des billets achetés à Air France par l'intermédiaire de Terminal - A qui opère par internet, technique qui permet d'obtenir des billets à des prix peu élevés ; le vol retour Florence - Lyon est annulé à cause du brouillard, dans un premier temps le passager opte apparemment pour le vol de ré acheminement; puis il change d'avis, il prend un autre vol chez un concurrent, a- t -il droit au remboursement du titre de transport ? En l'espèce, il n'y avait pas la preuve que le personnel au sol ait fait la proposition au voyageur entre ré acheminement et remboursement du billet, Air France a prétendu que le remboursement était exclu sur les billets vendus à très petit prix, la juridiction de proximité accorde à la dame 615 euros ; voir les faits décrits dans l'arrêt de la chambre civile du 23 juin 2011, n° 09-17372.

L'assistance due par le transporteur
Les rafraîchissements et les appels téléphoniques
L'hébergement à l'hôtel dans l'attente le lendemain ou les jours suivants d'un nouveau vol de ré acheminement

(Nous verrons infra que le règlement accorde sous certaines conditions une indemnisation au voyageur victime d'une annulation de vol)

Le vol retardé

La définition : quand il y a retard le vol programmé est effectué, il n'est pas annulé, il n'y a pas de vol de remplacement, le vol sera accompli, l'avion va finalement décoller mais plusieurs minutes ou plusieurs heures voire plusieurs jours après l'heure initialement prévue.
Une définition du retard de vol a été apportée par l'arrêt Sturgeon du 19 novembre 2009. Un vol est retardé s'il est effectué conformément à la programmation initialement prévue et si l'heure effective de son départ est retardée par rapport à l'heure de départ prévue. Même si la durée du retard est importante, le vol est retardé et non annulé, lorsque le vol donne lieu à un départ conformément à la programmation d'itinéraire initialement prévue.
Il y aurait cependant annulation, si le transport est finalement assuré sur un autre vol dont la programmation diffère. En cas de retard et donc du maintien du vol initialement prévu, des places peuvent se libérer, le transporteur peut admettre des passagers supplémentaires sur l'avion dont le vol est retardé

L'information du passager sur ses droits, art. 14

Le transporteur va devoir faire de la prospective ; du moment que le retard se concrétise, il est appelé à faire une prévision en ce qui concerne la durée du retard au départ, on présume qu'il en fait part à sa clientèle, même si le calcul initial risque d'être ultérieurement infirmé.

La durée prévisible de retard qui déclenche les obligations dues par le transporter aérien
Le règlement module les obligations incombant au transporteur, il tient compte tenu de la durée du retard qui est envisagée ainsi que de la distance du vol prévu : plus la distance à parcourir est longue, plus le passager doit prendre son mal en patience.
Petite distance : vol de 1500 km ou moins, le transporteur est tenu de plusieurs obligations de faire lorsque le retard envisagé est de 2 h ou plus.
Distance moyenne : vol intracommunautaire de plus de 1500 km ou vol non communautaire entre 1500 et 3500 km, le retard envisagé est de 3 h ou plus.
Grande distance : pour les autres vols, le transporteur prévoit un retard de 4 h ou plus, ce n'est qu'avec ces 4 heures prévues que le transporteur doit assister le passager en attente.

Les obligations incombant au transporteur en cas de prévision de retard au départ, art. 6

Le retard bref.
Le transporteur n'est juridiquement tenu à rien dans les premières heures de retard envisagé. Les passagers se morfondent et pestent. Le règlement européen ne prévoit aucune douceur en leur faveur en provenance du transporteur. Ils devront payer sur leurs deniers les rafraîchissements et les tasses de café ou de tilleul.

Le retard significatif.
Si le retard envisagé s'inscrit dans la durée, des obligations sont mises à la charge du transporteur. Le transporteur fait une évaluation du retard raisonnablement prévu pour que l'avion puisse décoller, si une durée de deux heures, de trois heures, de quatre heures est envisagée – le règlement tient compte ici de la distance que le vol retardé doit couvrir -, le transporteur est tenu, afin d'adoucir l'attente, de diverses obligations envers le passager.

Le transporteur doit proposer au passager certains services au bout de 2, 3, 4 heures d'attente envisagée : de quoi se restaurer, 2 appels téléphoniques gratuits, la nuit à l'hôtel si l'avion ne peut partir le jour même.
Retard envisagé d'au moins 2 heures : l'obligation de restauration est déclenchée du moment que le vol retardé n'excède pas une distance de 1500 km.
Retard envisagé d'au moins 3 heures : l'obligation de restauration est due, du moment que le vol programmé est interne à l'Europe et dépasse les 1500 km, ou qu'il sort de l'Europe et qu'il fait entre 1500 et 3500 km.
Retard envisagé d'au moins 4 heures : l'obligation de restauration est due quand on ne se trouve pas dans les hypothèses précédentes.

Le retard d'au moins 5 heures : le transporteur doit proposer le remboursement du billet. Si le passager accepte, le contrat est résilié.
Si le passager est en en cours de transport à plusieurs tronçons, en correspondance par ex., le transporteur doit proposer le vol retour vers le point de départ initial.

(Nous verrons infra que la CJUE prévoit l'attribution d'une indemnité au passager arrivé à destination avec un retard de plus de 3 H)
(Le problème se pose d'ailleurs de savoir si le passager qui a abandonné le vol avec un retard de plus de 5 heures et qui est arrivé à destination sur une autre compagnie est en droit d'exiger du premier transporteur l'indemnisation que la CJUE interprète libre du règlement européen accorde au passager retardé. On pourrait trouver des éclaircissements dans la réponse à la question préjudicielle posée le 12 mars 2014 par le tribunal de Rüsselsheim, affaire C-118/14, Peggy Kieck c. Condor Flugdienst)

IV. L'obligation de transporter les bagages du passager

La loi interdit le transport au titre des bagages d'objets dangereux qui pourraient être utilisés pour attenter à la sûreté des transports aériens

Le transporteur dans ses conditions de transport interdit parfois de faire figurer parmi les bagages enregistrés certains biens de valeur.

Les transporteurs low cost entendent faire payer le moindre service rendu, ils exigent un supplément de prix si le voyageur dispose d'un ou de plusieurs bagages à mettre dans la soute. Il peut y avoir des conflits de normes. On a vu supra qu'un transporteur espagnol avait invoqué l'art. 22 du règlement n° 1008/2008 établissant la liberté de la tarification pour faire écarter une disposition du droit espagnol conférant à tout passager le droit de disposer d'une valise sans que la compagnie puisse exiger un supplément de prix. La liberté de tarification visée par le règlement européen relève en réalité du droit public économique [Ce n'est plus désormais l'État qui fixe les tarifs ou qui les homologue] et non du droit privé de la consommation. Voir supra la décision de demande préjudicielle formée par un tribunal d'Orense en Galice dans une affaire Vueling, C-487/12, JOUE du 26 janvier 2013, C 26/24 et l'arrêt de la CJUE du 18 septembre 2014. Le transporteur aérien bénéficie de la liberté de tarification, la loi nationale doit être écartée.

Section II. Les obligations des parties dans le transport de fret

§ I. Les obligations de l'expéditeur

L'expéditeur a l'obligation de payer le fret, à tout le moins dans le transport port payé. C'est le droit commun et l'hypothèse la plus courante.
Le contrat prévoit souvent la solidarité entre expéditeur et destinataire.
Un arrêt de la cour de Versailles du 25 novembre 2014, RG n° 13/00871, BTL 2015.3533, fait application de l'article

L. 132-8 du code de commerce prévoyant en faveur du voiturier (impayé) une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, qui sont garants du paiement du prix du transport. L'espèce concernait un transport, en 2010, de colis de vuvuzela de Métropole en Guadeloupe. La LTA ne présentait aucune indication quant aux modalités de paiement. Les factures de 11 800 euros adressées au destinataire demeurent impayées. Le transporteur FedEx (expressiste américain de Memphis) se tourne avec succès contre le vendeur fournisseur des marchandises dont le nom était mentionné sur la LTA comme expéditeur. L'application de cette disposition en matière de transport aérien est controversée.

Le délai de paiement, le délai de l'action en paiement. Les garanties de paiement appartenant au transporteur : le droit de rétention et le privilège du transporteur.

Présenter la marchandise à la date et au lieu convenus, munie de l'emballage habituel

§ II. Les obligations du transporteur de marchandises

En droit français interne, tout prestataire de services est tenu de communiquer ses conditions générales de vente à tout demandeur de prestations de services qui en fait la demande pour une activité professionnelle, art. L.441-6, I du code de commerce.
Tout prestataire de services est également tenu à l'égard de tout destinataire de prestations de services des obligations d'information définies à l'article L. 111-2 du code de la consommation. Art. L. 441-6, III C. com.

Le transporteur prend la marchandise en charge : début d'exécution du contrat
Voir Paris, 26 septembre 2012 BTL 2013.615
Le transporteur soigne la marchandise. Il observe les consignes données par l'expéditeur pour la conservation de la marchandise : le respect des basses températures pour certains médicaments, Versailles 29 oct. 2013, Revue droit transports, janvier 2014 obs. Ph. D., pour les viandes, comestibles, produits de la pêche.
Le transporteur déplace la marchandise et l'achemine au point d'arrivée.
L'arrêt in transitu.
À destination : le transporteur procède à la livraison de la marchandise au destinataire convenu
(Com. 17 mai 2011, Revue droit tr. 2011 oct. 2011, comm. 161, note Delebecque, transport de bouteilles de vin de Paris à Londres , transport soumis au moment des faits à la CV ; faute inexcusable du transporteur devant transporter des caisses de vin , livrant sans vérification la marchandise à des personnes n'ayant aucun lien avec les destinataires : le transporteur est condamné à payer à l'expéditeur 30 007, 38 euros ; absence totale de soins apportés à la livraison de la marchandise).
Montpellier, 12 juin 2012, BTL 2012.454 : transport de marchandises de France à Abidjan ; le destinataire figurant sur la LTA est introuvable à l'adresse indiquée ; le livreur a livré les colis à un tiers se présentant comme le propriétaire ; condamnation du transporteur ; mise à l'égard de la clause contenue dans les conditions contractuelles prévoyant que les marchandises ne seront pas forcément remises en main propre, comme clause exonératoire de responsabilité. Le transporteur aurait dû demander un complément d'information à l'expéditeur, voire retourner les marchandises à l'expéditeur et à ses frais.

§ III. Les obligations du destinataire

Prendre livraison.
Le paiement du fret incombe au destinataire dans le transport port dû.
L'action directe du transporteur et l'obligation de garantie incombant au destinataire en cas de non -paiement par l'expéditeur de l'article L. 132-8 du code de commerce jouent elles en matière aérienne ?
La clause de solidarité

En cas de dommage lié au transport, le client doit dans un premier établir la responsabilité du transporteur aérien. S'il y parvient, il obtiendra alors réparation.

Sous-Chapitre III. La responsabilité du transporteur aérien en cas de dommage aux personnes ou aux biens

La naissance de l'aviation commerciale : le législateur ne voulait pas en cas d'accident entraîner la ruine du transporteur à raison de dommages - intérêts trop élevés à payer aux victimes ou à leur famille : le transporteur aérien assume, dans le système de la convention de Varsovie de 1929, une obligation de sécurité, qui est une obligation de moyens (obligation de moyen renforcée, avec présomption de responsabilité en cas d'accident). Même retenu responsable, le transporteur n'était pas astreint à réparation intégrale au-delà d'un certain plafond, les textes prévoyaient le principe de la réparation limitée, il existait en tout domaine un plafond de réparation libellé en francs or.

La période contemporaine : amélioration considérable de la sécurité, l'accident mortel est exceptionnel, même si le risque de l'air persiste.

La pénalisation des catastrophes aériennes

L'aviation civile a connu, en 2013, 17 accidents mortels avec 224 décès. Amélioration de la sécurité. Le nombre de victimes peut augmenter du fait de la croissance du transport aérien.

L'enquête technique

L'enquête pénale

La mise en danger d'autrui

(Crim. 9 décembre 2014, n° 13-85141 : une plainte d'un pilote pour mise en danger d'autrui contre sa compagnie et son représentant légal, classement sans suite et une condamnation de l'auteur de la plainte pour dénonciation calomnieuse, le tout sur fond d'une procédure de licenciement) (Les faits se déroulent à la Réunion, le pilote prétendait à tort que le décollage avait été imposé par la direction de la compagnie pour des motifs mercantiles en présence de conditions météo épouvantables, alors que le cyclone n'était annoncé que le lendemain)

La tendance en cas d'accident mortel à ouvrir de façon systématique une information judiciaire pour homicide involontaire débouchant éventuellement sur la mise en examen du transporteur et de certains de ses agents
L'OACI recense, en 2011, 414 victimes, en 2012, 372 victimes.

En ce qui concerne la responsabilité pénale, les personnes morales sont moins bien traitées que les personnes physiques.

Responsabilité pénale des personnes morales
Les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants
Le délit d'homicide involontaire est constitué, que le lien de causalité entre l'imprudence ou la négligence et le dommage soit direct ou même indirect.

Responsabilité pénale des personnes physiques :
C'est celle des pilotes, des dirigeants de la société de transport, des agents du contrôle aérien, des fonctionnaires subalternes ou non ayant pour fonction de faire respecter la réglementation.

Lien de causalité direct entre l'imprudence et le dommage : une imprudence simple, mais causale, suffit pour que le délit soit caractérisé
Lien de causalité indirect entre l'imprudence et le dommage : pour qu'il y ait infraction, il faut une imprudence caractérisée.

Accident du Concorde du 25 juillet 2000, à Gonesse, condamnation pénale en première instance pour homicides involontaires du transporteur américain Continental Airlines, 200 000 euros d'amende, et de l'un des employés le mécanicien chaudronnier John Taylor, 15 mois avec sursis et 2000 euros d'amende, pour avoir mal fabriqué et fixé à Houston 16 jours auparavant une lamelle de titane tombée sur la piste.

Catastrophe de l'airbus d'Air France entre le Brésil et la France durant la nuit du 1° juin 2009.
Le juge d'instruction a procédé à la mise en examen d'Air France, 18 mars 2011, ce qui lui donne accès au dossier.
Air France a publié une note expliquant sa pratique en matière d'entretien d'un avion Airbus 330.
Le rapport final publié par le BEA en date du 5 juillet 2012 estime que l'accident qui a causé la mort des 228 personnes se trouvant à bord résulte d'une succession et d'une conjonction de différents événements : pluralité de causes : le rapport estime que l'obstruction temporaire des sondes Pitot (qui contribuent à mesurer la pression totale et à donner l'information sur la vitesse) par des cristaux de glace a vraisemblablement entraîné la déconnexion du pilotage automatique, il relève également de la part de l'équipage l'absence de mesures pour remédier à la situation de décrochage de l'avion Airbus qui s'est écrasé dans l'Océan Atlantique.

Le contentieux civil

Le contentieux civil de l'indemnisation du dommage : le régime de responsabilité opère une distinction très nette entre l'accident mortel ou corporel et les autres incidents de transport.
L'accident mortel (ou corporel) : il y a une tendance à faire peser jusqu'à un certain montant sur le transporteur une obligation de garantie. Le droit contemporain a restauré en cas d'accident corporel, du moment que la responsabilité du transporteur est établie ou n'est pas écartée, le principe de la réparation intégrale.
Maintien des solutions anciennes pour les pertes et avaries des bagages et marchandises, ainsi que pour les hypothèses de retard.

L'incidence de la réglementation européenne sanctionnant les refus d'embarquement, les annulations de vol et les retards au départ. Coordination délicate des solutions européennes avec le droit uniforme mondial.

En cas d'accident corporel, d'endommagement des bagages ou des marchandises, ou de retard, le transporteur est ordinairement présumé responsable (I).
Dans certaines hypothèses, il est admis à s'exonérer (II).

Section I. Le principe de responsabilité du transporteur

Art. 17 § I° CM, Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de *mort* ou de *lésion corporelle* subie par un passager ... par cela seul que l'*accident* qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Art. 17 § 2 CM, Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de *bagages* enregistrés

Art. 18 CM, Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la *marchandise*

Art. 19 CM, Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un *retard* dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises …

Deux niveaux d'analyse

Primo. Il convient dans un premier temps de déterminer le domaine d'application du système de Montréal, ce qui est

en jeu c'est la répartition de la compétence normative : en son domaine, le dispositif de Montréal est en principe exclusif, le droit inférieur, régional ou interne, ne peut en principe instaurer des règles qui le contredisent. Hors de son domaine, le droit commun reprend son empire.

C'est le débat relatif à l'**exclusivisme** montréalais.

Jean-Pierre TOSI, Exclusivisme du droit spécial ou droit commun ? L'exemple de la responsabilité du transport aérien, octobre 2005, Mélanges Serra

Il y a sur ce point une divergence importante d'interprétation entre la jurisprudence des pays anglo - saxons, la conception régnant en France et la position adoptée par la jurisprudence européenne de la Cour de justice de Luxembourg en matière de retard. Le débat concerne la place à faire ou à dénier à l'exclusivisme, absolu ou relatif, du système issu de la CV et de la CM. La loi uniforme concerne-t-elle tout dommage, quel qu'il soit, souffert par le client du transporteur dans le cadre d'une exécution défectueuse du contrat de transport ou se limite-t-elle à certaines catégories de dommages, abandonnant au droit commun interne la solution à donner aux types de dommages non envisagés par la convention ?

Ce qui est certain, c'est que les auteurs de la convention portant droit uniforme ont voulu interdire aux victimes d'échapper, lorsqu'il est applicable, au dispositif uniforme, prévoyant en particulier des limites de réparation, des règles spécifiques de compétence juridictionnelle ou un délai de 2 ans pour agir, en se prévalant de solutions du droit interne plus indulgentes. Les demandeurs ne doivent pas trouver une échappatoire dans les solutions internes pour évincer le dispositif de Varsovie ou de Montréal. Dans son orbe de compétence normative, le droit uniforme s'impose et lui seul. Les droits internes reculent ou s'effacent.

Français, anglais, américains, canadiens, allemands sont fidèles à l'idée des rédacteurs de la CV et de la CM. Les États ont adopté une convention de droit uniforme, celle-ci doit primer sur les solutions internes. Les nuances apparaissent suite. Alors que les Français s'en tiennent à une position pondérée et mesurée, les Anglo-Saxons adoptent des positions ultra donnant au dispositif unioniste une portée démesurée.
Le droit européen est aux antipodes. La CJUE retient une solution qui lui est coutumière, elle refoule et cantonne les solutions apportées par le droit uniforme mondial pour faire valoir les solutions du droit européen. L'Europe judiciaire joue la carte du particularisme en snobant le droit mondial.

C'est un exclusivisme tempéré qui se trouve en honneur en France tant auprès de la doctrine que de la jurisprudence. La conception française consacre l'idée d'un exclusivisme relatif en faveur du droit unioniste, ne valant que dans le cadre du domaine d'application de la CM. La méthode emprunte à l'unilatéralisme : c'est la convention de droit uniforme qui précise quels sont les types de dommage survenus durant le temps de transport qu'elle entend gouverner et c'est cette convention qui édicte alors un régime de responsabilité distinct du droit national, ce régime valant alors entre tous les États l'ayant ratifiée.
La CM n'a pas instauré un régime plénier, clos et complet concernant toutes les hypothèses d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat de transport. La CM ne vise qu'à une uniformisation partielle du droit du transport aérien. L'intitulé de la CM le prouve avec éloquence. La convention de Montréal a été signée le 28 mai 1999, comme son illustre devancière du 12 octobre 1929, « pour l'unification de *certaines* règles relatives au transport aérien international ». Elle n'est pas un code complet du droit de la responsabilité aérienne. Les points sur lesquels elle ne légifère pas continue à être gouvernés par le droit commun. La CM ne concerne, quant à la responsabilité civile, que les hypothèses où l'on constate la mort ou des lésions corporelles des passagers, les pertes et avaries des bagages et des marchandises ainsi que les retards concernant le transport des passagers, des bagages et des marchandises. Les autres cas de mauvaise exécution du contrat ne sont pas gouvernés par le droit uniforme qui est un droit d'exception, mais par le droit commun. C'est ainsi qu'on délimite les domaines respectifs de compétence normative entre le droit unioniste et les droits internes.

L'exclusivisme ultra des anglo-saxons
La jurisprudence américaine, canadienne, anglaise, voire germanique se fait, en revanche, adepte d'un exclusivisme absolu ou plénier, au profit des dispositions de la CV/CM. Le transporteur aérien n'est tenu à réparation que dans les hypothèses visées par le texte de droit uniforme, mort ou lésion corporelle, perte ou avarie des bagages et des marchandises, retard dans le transport des personnes, des bagages et du fret. Ce courant jurisprudentiel absolutise le raisonnement a contrario : en édictant des dispositions concernant le préjudice corporel, la perte des bagages et des

marchandises et le retard, les rédacteurs de la CM auraient interdit au client de se prévaloir, à des fins de réparation, d'un dommage d'une autre nature. On peut également voir dans cette jurisprudence l'importance prise dans les pays de common law par les solutions de procédure. La convention de droit uniforme est lue comme attribuant face à certains types de dommage un droit d'action à la victime de celui-ci. Lorsque la victime se prévaut d'un dommage autre que ceux envisagés par la convention internationale, le pouvoir d'action lui est dénié. Ce courant jurisprudentiel se montre ainsi très favorable au transporteur qui n'est pas tenu de réparer un dommage non visé par la CM. L'exclusivité de la CM interdirait au juge de condamner en faisant appel au droit interne. Ce qui laisse sans réparation les types de dommage qui ne sont pas visés par la CM. La différence d'interprétation est de taille.
Cette jurisprudence défavorable aux victimes est désormais bien établie dans l'aire de langue anglaise.

On peut citer en ce sens l'arrêt Sidhu rendu par la chambre des lords le 12 décembre 1996, RFDA 1997.163, où la passagère enlevée à Koweït par les troupes de Sadam Hussein ne parvient pas à faire condamner la British Airways qui aurait maintenu à tort une escale dans l'émirat au lieu de la supprimer. La privation de liberté n'étant pas un dommage retenu par la CV, le recours était exclu.
Voir l'ouvrage de Marie-Camille Pitton déjà cité, p. 107

L'arrêt Tseng du 19 janvier 1999 de la Cour suprême des États-Unis, Revue de droit uniforme 1999-I p. 195, se fait peu accueillant pour la victime d'une fouille trop poussée : la cliente avant de monter dans l'avion de la compagnie israélienne avait été soumise à une fouille à corps, elle se plaignait d'un préjudice psychique ou psychosomatique. Il n'y avait pas lésion corporelle, la demande ne trouvait pas son fondement dans la CV ; elle ne prospère pas. Toute action en dommages intérêts doit être rejetée du moment que le demandeur fait état d'un préjudice personnel, non visé par la CV. Le transporteur se voit ainsi indirectement déclaré irresponsable, même s'il est l'auteur d'un dommage fautif. Il bénéficie d'une impunité.
Comme l'écrit le professeur TOSI, on consacre le principe de l'irresponsabilité du transporteur aérien dans les cas non régis par la CV.

L'arrêt Morris rendu en 2002 par la Cour suprême du Royaume Uni

Les auteurs citent un arrêt de la haute juridiction allemande du 15 mars 2011

L'arrêt Stott v. Thomas Cook du 5 mars 2014 de la même haute juridiction britannique reprend cette jurisprudence adepte d'un exclusivisme strict qu'imposerait la convention de droit uniforme. Le passager, infirme, faisait état d'une méconnaissance de la part de l'agence Cook de la législation britannique mettant en œuvre le règlement européen sur les droits des handicapés. La cour suprême britannique rejette la demande de dommages-intérêts, l'action n'entrant pas dans la catégorie des actions autorisées par l'article 17 CV.
(Décision singulière qui fait fi du texte communautaire qui se trouve ainsi ravalé au rang d'une lex imperfecta ; la CJUE auteur des arrêts Sturgeon et Nelson aurait probablement admis, si elle avait été consultée, la possibilité (voire l'obligation) de faire sanctionner en justice la violation du règlement européen)

L'arrêt Thibodeau rendu par la Cour suprême du Canada le 28 octobre 2014 est une illustration de cet exclusivisme sans borne.
Le point de départ concerne le non-respect par Air Canada de la législation canadienne en matière linguistique, dispositif à valeur quasi-constitutionnelle ; les époux Thibaudeau, Michel et Lynda, ont voyagé entre le Canada et les États-Unis bénéficiant d'un équipage ignorant de la langue de Molière. Ils ont agi en justice pour demander à la compagnie canadienne des dommages-intérêts. La plus haute juridiction canadienne décide que la CM ne permet pas, lors d'un transport international, d'accorder des dommages intérêts aux passagers de langue française en présence de la violation de la législation linguistique. La CM ne permet de condamner le transporteur qu'en cas de mort/lésion corporelle, perte/avarie/ des bagages et des marchandises et de retard. C'est l'affirmation d'un exclusivisme extrême qu'imposerait la convention portant droit uniforme. Le transporteur peut ainsi se prévaloir de la CM pour échapper à l'obligation de réparer tout dommage dont il est l'auteur autre que ceux visés par la convention.
La solution nous semble tellement absurde et contraire aux impératifs de justice que les prémisses sur lesquelles elle repose ne peuvent être qu'erronées.

Cette interprétation peut cependant trouver un fondement dans la rédaction nouvelle, malheureuse ou maladroite, adoptée par les auteurs de la CM. Les auteurs de la CM, nous dit M. Laurent Chassot, ont procédé à une compilation des textes, morts nés, hérités, du Protocole de Guatemala et du protocole de Montréal IV.

L'énoncé de la CV est ou était plus parfaitement rédigé et ne prêtait pas à ambiguïté.
Son article 24 est relatif au droit d'action et permettait de canaliser les demandes émanant des voyageurs ou des expéditeurs, permettant ainsi de déterminer celles soumises à l'imperium de la loi uniforme.
Le premier alinéa concernait les dommages des marchandises et des bagages ainsi que le retard. « Dans les cas prévus aux articles 18 (pertes et avaries des bagages et des marchandises) et 19 (retard), toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que les conditions et limites prévues par l'actuelle convention (CV) ». L'exclusivisme varsovien était parfaitement ciblé. Il était affirmé, et délimité.
L'alinéa 2 concerne les dommages portés aux personnes. « Dans les cas prévus à l'article 17 (mort, blessure, lésion corporelle accidentelle, du passager), s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ». L'exclusivisme varsovien est réaffirmé, il est ciblé et déterminé, il s'agit des atteintes au corps humain qui relèvent de la seule CV, étant entendu que le droit uniforme ne détermine pas quelles sont les personnes, passagers et ayants cause, qui sont titulaires du droit d'action. La CV ne régit pas les dommages subis par le transporteur, elle ne gouverne pas non plus les préjudices autres que les lésions corporelles mortelles ou non, les pertes et avaries des bagages et marchandises et les retards. Les annulations de vol et les refus d'embarquement, ainsi que les dommages survenus avant ou après cessation de la prise en charge des bagages et marchandises échappent ainsi à l'emprise de la CV.

Avec la CM, c'est l'article 29 qui traite du principe des recours. Les rédacteurs ont voulu un texte englobant aussi bien le transport de personnes que celui de bagages et de marchandises.
« Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, *en vertu* de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour tout autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ». Le texte ne vise aucun dommage en particulier, mort ou blessures, avaries du fret, retard, de telle sorte qu'il est possible de soutenir que toute action intentée par une victime obéit en matière aérienne au schéma montréalais et qu'en ce qui concerne les types de dommages non visés par la convention c'est le refus de l'accès au prétoire qui doit être opposé au demandeur . On peut ainsi trouver un fondement textuel à la position défendant l'exclusivisme absolu conféré aux dispositions de la CM qui joueraient quel que ce soit le type de dommage invoqué.
Cet argumentaire de style littéraliste est en réalité assez fragile, l'exclusivité des solutions montréalaises n'est invocable que lorsque le demandeur agit en vertu de la CM. Lorsqu'il se prévaut d'un dommage sur lequel la CM n'a apporté aucune solution et qu'il fonde son action sur une disposition du droit interne, l'exclusivisme montréalais ne devrait pas pouvoir être invoqué pour débouter le demandeur dont les droits civils ont été violés.

[On peut d'ailleurs se demander si cette jurisprudence franchirait l'obstacle de la Cour européenne des droits de l'homme de Strasbourg : toute personne a droit à la sauvegarde de ses biens ainsi qu'à un procès équitable.
Le droit constitutionnel français affirme à titre de principe, même si certains tempéraments sont, au nom de l'intérêt général, envisageables, que tout dommage fautif doit donner matière à responsabilité, voir à propos des suites de l'affaire Perruche, les observations de M.M. Sainte Rose et Pédrot, D. 2010.2088 rappelant les décisions du Conseil constitutionnel de 1982 et de 2005]

(L'arrêt Thibodeau n'a été adopté qu'à la majorité des juges, il comporte donc à compter du paragraphe 134 une opinion dissidente exprimée avec bonheur au nom de la minorité par Madame Abella ; celle-ci rejoint la conception mesurée de l'exclusivisme montréalais en honneur en France ; elle considère que l'action des passagers aurait dû être accueillie, elle estime que les normes montréalaises n'interdisent pas une action en responsabilité fondée sur des types de dommage que la CM n'envisage pas. Le silence de la CM ne doit pas être interprété comme une négation de l'action. Madame Abella fait preuve d'habileté en invoquant à l'appui de sa thèse l'article 3 de la CM imposant au transporteur aérien de délivrer au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention (de Montréal) s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard. Cet article 3 confirme l'idée selon laquelle la CM ne régit pas tous les dommages qu'un passager peut subir, mais seulement certains)

L'exclusivisme montréalais, même dans sa version la plus modérée, est mis à mal par la jurisprudence récente de la CJUE. L'Europe joue la carte du nationalisme et du particularisme face au Monde.
La Convention de Montréal est ainsi aux prises du droit européen, légiféré ou jurisprudentiel.

A l'opposé des jurisprudences américaines, anglaises ou françaises, la CJUE permet à l'Europe d'édicter des dispositions spécifiques dans un domaine relevant de l'autorité normative de la CM et donc en un domaine où le pouvoir normatif de l'UE ne devrait pas pouvoir s'exercer. Nous visons l'hypothèse du retard des passagers, qui est réglé par la CM et donc qui relève dans la conception jusqu'alors admise de la seule CM, et où l'Europe ne devrait pas être en mesure d'édicter (par le biais de la jurisprudence libre de la CJUE) des dispositions parallèles ou concurrentes de celles du droit uniforme élaboré à l'échelon mondial. Cette jurisprudence peu respectueuse de l'exclusivisme montréalais est la fameuse jurisprudence des arrêts Sturgeon et Nelson. Le droit européen est mis au niveau de la CM, les deux ensembles normatifs sont à égalité. Le rapport de subordination est de facto nié, même si la CJUE feint de nier la contradiction, en inventant, sans appui textuel, la présence de deux types de dommage, le dommage de masse appelant une réparation standardisée et forfaitaire, le dommage personnel devant donner lieu à une réparation évaluée cousue main. Il n'y a que le second qui relève de l'emprise de la CM, le premier permettant l'adoption d'une norme interne ou européenne.
L'avenir dira si cette entorse à la primauté du droit uniforme et à la restriction de son emprise ne concerne que le retard et son indemnisation ou si elle est appelée à être généralisée.

Secundo. Si l'accident corporel ou l'incident de transport relève de la CM, on se demande dans un second temps si les conditions de la responsabilité du transporteur sont remplies ou non. C'est du moins ainsi que semble raisonner la jurisprudence française.

SOUS-SECTION I.
LE DOMMAGE CORPOREL ACCIDENTEL DES PASSAGERS
Article 17 § 1 CM

Plusieurs événements doivent être établis par le demandeur pour que joue sur le fondement de la convention de Montréal la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur aérien : le passager a péri ou il est atteint d'une lésion corporelle, le dommage a une origine accidentelle, le dommage est survenu durant le temps de transport.

En droit français, on ne distinguait pas entre dommage et préjudice, on pensait qu'il s'agissait de termes synonymes. Depuis plusieurs années, certains auteurs proposent d'opérer une distinction : le dommage désignerait le fait dommageable initial, ici la mort ou des blessures pour le passager ; le préjudice concernerait les conséquences très diverses que le fait dommageable initial peut entraîner au détriment des victimes : la perte d'un ou de deux doigts n'a pas la même conséquence pour un pianiste que pour un joueur de rugby. Sans compter le préjudice enduré par les victimes par ricochet qui découle du dommage initial.
Voir la note de M. Pascal Ancel, P.A. déc. 2003 n° 255 p. 11

§ I. La MORT ou la LESION CORPORELLE du passager

La mort

La lésion corporelle : les fractures, les amputations, les brûlures

Les indigestions consécutives à l'administration d'un repas.
Une décision américaine d'un tribunal de district du 17 juillet 2012 accueille l'action d'un passager pour blessure physique et traumatisme psychologique auquel avait été servi, au lieu d'un repas sans gluten, un repas végétarien.
Voir Revue de droit des transports, octobre 2012, chronique 8, n° 11.

Quid des sentiments d'angoisse et des troubles psychiques consécutifs à un accident aérien ou à un détournement d'avion ?
Faut-il ou non les assimiler à une lésion corporelle ?
Plusieurs réponses sont envisageables.

On pourrait considérer que le psychisme est une composante du corps. Il y aurait lésion du cortex, lésion corporelle.
Si on refuse l'assimilation, deux solutions sont possibles :
Ou bien il y a refus alors de toute réparation la CM l'interdisant (c'est la solution anglaise voire américaine), ou bien on admet une réparation dans les termes du droit commun puisqu'il n'y a ni mort ni lésion corporelle subie par le passager et qu'on se trouve en dehors du domaine de compétence exclusive de la CM.
M.M. Naveau, Godfroid et Frülhing, Précis de droit aérien, n° 214 in fine, signalent l'existence d'une déclaration interprétative annexée à la convention de Montréal abandonnant, sur ce point, la solution aux jurisprudences nationales.
Cf. l'étude précitée de J.P. Tosi, n° 10 in fine.

§ II. L'origine accidentelle du dommage

La responsabilité du transporteur n'est pas établie de plein droit parce que le passager meurt ou subit une lésion corporelle durant le transport, la responsabilité du transporteur ne découle pas de tout fait ou de tout événement intervenu durant le transport causant la mort ou une blessure au voyageur. Pour que le passager (ou ses ayants droit) établissent la responsabilité du transporteur aérien, il faut que le demandeur prouve la survenance durant le transport d'un accident menant à la mort ou à la blessure du passager.

L'ACCIDENT doit trouver sa cause et son origine dans le fait du déplacement aérien.
L'accident est dans la langue courante un événement imprévu, imprévisible, soudain, fâcheux, malheureux.
La victime doit établir, pour pouvoir engager la responsabilité du transporteur aérien, que c'est l'accident aérien qui est le fait générateur du dommage.

Comme le déclare l'article 17 § 1 CM, le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que **l'accident** qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

On comprend fort bien que si le transporteur répond d'une mort accidentelle survenue durant la phase de transport, il n'a pas à être déclaré responsable de la mort « naturelle » de son passager atteint de cardiopathie ou de toute autre maladie ou qui viendrait à se donner la mort.
Le raisonnement est identique en cas de lésion corporelle : il faut que cette blessure soit liée au transport, qu'elle résulte d'un accident dans le transport.
Le transporteur aérien assume certes des obligations, mais il n'est pas un assureur tout risque garantissant tous les accidents de la vie.

Naveau, Godfroid et Frühling, n° 214

A. La notion d'accident

Un événement inattendu ou inhabituel, voir la savante note du professeur Jean- Jacques Barbieri, signalée infra, comparant la notion d'accident en droit aérien et dans d'autres domaines comme le droit du travail ou le droit des assurances.

L'accident aérien classique : l'avion explose en vol, il s'écrase à terre ou il coule dans l'océan. Un incendie se déclare à bord. Les passagers sont tués ou grièvement blessés.
Le passager est empoisonné par la nourriture malsaine servie à bord.
Le passager est blessé à bord de l'avion par un bagage mal arrimé ou lors d'un trou d'air (turbulence).

On semble se trouver dans le domaine de la CM si un passager vient à être tué ou blessé par un autre passager pris de boisson ou affecté d'un trouble mental (on verra plus loin que dans une certaine mesure le transporteur est habilité à s'exonérer dans une telle hypothèse pour la fraction du dommage dépassant un certain seuil).

Certains seraient hostiles à cette solution, exigeant pour l'application de la CM un dommage lié à l'aéronautique. Le transporteur ne serait responsable qu'au titre des risques de l'air. L'accident serait l'accident de l'avion. La jurisprudence récente semble donner un crédit croissant à cette opinion, cf. infra à propos des chutes du passager.

B. L'extériorité de l'accident

L'accident doit-il être extérieur à la personne ?
C'est la solution de la 1° chambre civile de la Cour de cassation
Même si cette condition n'est pas formellement exigée par l'article 17 CM. (Emmanuel du Ponta vice, dans son traité, n° 2662, ne semblait pas attacher grande importance à la mention dans la CV d'un fait accidentel).
La jurisprudence française semble avoir subi en ce domaine l'influence de la pratique américaine.
Voir Laurent Chassot, op.cit., p. 180

Le dommage trouvant son origine dans le fait ou dans l'état de la victime ne saurait donner lieu à responsabilité du transporteur.
Les passagers peuvent être à bord victimes de malaises plus ou graves, pouvant les mener à la mort. Le transport aérien peut entraîner des troubles graves chez le sujet âgé, fatigué ou de santé délicate.
La responsabilité du transporteur risque-t-elle d'être engagée ?
Si le passager meurt inopinément d'une crise cardiaque durant le vol, le transporteur n'est pas a priori responsable d'un telle mort subite.

i. Les accidents cardiaques et circulatoires

Quid des crises cardiaques ou des thromboses survenues durant le transport ou peu de temps après l'atterrissage ? Sont-elles imputables au transport ou trouvent-elles leur cause dans le mauvais état de santé et les prédispositions de la victime ?

Voyageur succombant à une crise d'asthme, le décès ne peut être imputé à un quelconque événement extérieur à sa personne, qui seul serait nature à faire jouer la présomption de responsabilité édictée par l'a. 17 CV
I° Civ. 29 novembre 1989 D. 1980 I.R. 4

Le passager qui entend se prévaloir du droit uniforme doit établir à l'encontre du transporteur l'imputabilité du dommage à un accident aérien, la décision du juge du fond encourt la cassation si elle ne constate pas l'existence d'un événement extérieur à la personne du passager, 1° Civ. 23 juin 2011, n° 09-71307, la cour d'appel avait condamné le transporteur à payer au voyageur victime d'une phlébite en réparation du préjudice corporel 11 500 euros, cassation pour défaut de base légale
Passager victime d'une thrombose veineuse survenue lors d'un vol en mars 2004 entre Colombo et Paris, avec escales à Muscat et Dubaï. La cour de Paris avait conclu à l'accident aérien. Les causes de l'affection n'étaient pas connues, il n'était pas établi que cette affection trouvait son origine dans une pathologie antérieure. Cassation au visa de l'art. 17 CV pour défaut de base légale pour ne pas avoir constaté l'existence d'un événement extérieur à la personne du passager. Les juges d'appel se sont fondés sur des motifs impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident survenu à l'occasion des opérations de vol, d'embarquement ou de débarquement.

ii. Les troubles auditifs

Certaines personnes subissent certains troubles de l'ouïe du fait du maintien dans la carlingue, climatisation, circulation de l'air dans l'avion, phases de compression. Sont-elles en situation d'en imputer la survenance au transporteur ? La réponse est en principe négative. Fait défaut la preuve d'un accident.

Passager devenu sourd à la suite de l'atterrissage : pour appliquer la CV le juge doit rechercher si le dommage a eu pour cause un événement extérieur à la personne de la victime, l'article 17 CV ne trouve application que lorsqu' un accident survenu à bord d'un aéronef a été la cause du dommage dont il demandé réparation, 1° Civ. 6 décembre 1988 D. 1989.541 n. Légier.

1° Civ. 15 janvier 2014, Bull., n° 11-21394, Semaine juridique, Générale, janvier 2014, 90 obs. Alexandre Dumery, mars 2014, 264, note Jean-Jacques Barbieri, Revue de droit des transports janvier 2014 commentaire 7 par Philippe Delebecque, Clunet avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel : un vol entre Cayenne et Bordeaux, application de la CM, la passagère fait état d'une lésion auditive, la cour de Bordeaux retient la responsabilité d'Air France, les atteintes auditives sont dues aux conditions de vol, cassation au visa de l'article 17 : la cour d'appel a privé sa décision de base légale, elle s'est déterminée par des motifs impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de transport

On peut penser que si une seule personne se présente pour réclamer réparation, la lésion auditive relève de l'histoire personnelle du sujet.
En revanche, s'il est établi que l'ouïe de nombre de passagers a été affectée, la responsabilité du transporteur devrait pouvoir être engagée, le trouble ne relève pas uniquement de la morphologie propre à un seul.

iii. Les chutes du passager

La tendance récente est de ne pas en faire reproche au transporteur. L'existence du contentieux atteste qu'il y a là un terrain fertile en fractures. Il serait bon que les solutions soient inspirées par le bon sens : Que les passagers soient prudents et regardent où ils placent leurs pieds. Que les transporteurs veillent sur la santé de leurs passagers et les surveillent quand ils descendent des marches, en particulier s'ils entrent en âge ou s'ils s'occupent de leur progéniture. Alors qu'elles se polarisent sur une exigence extra –légale d'extériorité de l'accident.

L'arrêt de la première chambre civile du 15 janvier 2014, Bull., Clunet, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, applique cette exigence probatoire de causalité. Il semble plus sévère que la jurisprudence antérieure pour les voyageurs victimes d'une chute sur la piste ou sur l'échelle de coupé.
L'arrêt est rendu sur le fondement de l'article 17 CV puisque l'accident a eu lieu au départ d'un vol entre Annaba et la France le 22 octobre 2009, l'Algérie n'ayant pas ratifié la CM. Le passager a donc été victime d'une chute sur le tarmac à l'occasion du transfert de ses bagages et de ceux de sa famille sur le chariot destinés à les acheminer vers la soute de l'appareil. Il en a été résulté une fracture de la rotule. Il a assigné la compagnie Aigle Azur Transports afin d'obtenir une provision. La cour de Rennes avait fait droit à la demande, même si la cause de la chute restait inconnue, cette chute constituant un accident. L'arrêt est cassé, mais pour défaut de base légale. Il est reproché à la cour d'appel de ne pas avoir caractérisé l'imputabilité du dommage à un accident survenu à l'occasion des opérations d'embarquement.
La solution est plutôt sévère pour la victime. On considérait classiquement que le transporteur assumait une obligation de sécurité à l'égard des voyageurs qu'il prend en charge dès les premiers temps des opérations d'embarquement, les passagers s'abandonnent à lui, il doit les surveiller et les guider. Si une chute intervient et si un préjudice en résulte, on peut dire qu'il y a un accident au temps du transport, le transporteur est présumé responsable, on présume la faute, le lien de causalité, la responsabilité. Dans le système de la CV, le transporteur n'assume qu'une obligation de moyen, il peut donc renverser la présomption de responsabilité du fait de la survenance de l'accident au temps de l'embarquement, il suffit qu'il établisse qu'il a mené les diligences qu'on est en droit d'attendre d'un bon transporteur. Qu'il a mené avec diligence sur le tarmac les voyageurs et que si une chute est intervenue elle est imputable à la faiblesse du passager ou à son absence d'attention.
Cette jurisprudence de la haute juridiction semble inspirée par celle rendue à propos des malaises ressentis par le voyageur. Il faudrait que la victime de la chute établisse pour faire jouer la responsabilité du transporteur qu'elle résulte d'un fait extérieur qui ne lui est pas imputable. Il nous semble qu'il s'agit là d'une exigence probatoire étrangère à la solution varsovienne. Un seul élément est à établir par la victime, à savoir la survenance d'un accident qui est un événement malheureux et imprévu survenu de façon inopinée durant le transport effectué sous l'égide du transporteur.
Tout dépend également de données de fait, de la charge de la preuve et du rôle du juge : si le passager glisse sur une flaque d'eau ou d'huile ou tombe à raison d'un objet mal disposé sur la piste ou l'échelle de coupé, il nous semble que la nature accidentelle de la blessure est établie. Ce qui ne serait pas le cas si le passager glisse par son imprudence. Il appartient au juge d'établir les circonstances du sinistre en recueillant des témoignages et en tenant compte de présomptions de fait. En n'oubliant pas qu'il existe une législation protectrice des intérêts des handicapés et que les vieillards et infirmes doivent faire l'objet d'une surveillance renforcée. Le juge doit tenir compte certes des règles du droit uniforme, mais il doit les concilier avec le dispositif sous-jacent du droit interne mettant à la charge du transporteur une obligation de sécurité de résultat. La CM n'évince pas la solution du droit interne.
D'autres arrêts rendus le même jour par la première chambre civile semblent de la même veine. Les temps d'extrême faveur pour la victime appartiennent au passé.

Ch. Paulin, Transport aérien de passagers : précisions sur le régime de réparation, D. 2014.1084

La Cour de cassation demeure ferme dans sa jurisprudence de faveur, en l'occurrence, pour le transporteur.
La jurisprudence de la Cour de cassation restreint désormais les possibilités offertes aux voyageurs victimes d'une chute durant le transport ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement d'obtenir réparation.
Un nouvel arrêt en est le témoignage.

1° Civ. 8 octobre 2014, n° 13-24246, Revue de droit des transports, octobre 2014, comm. 65 par Philippe Delebecque, RFDA 2014.453.
Il s'agissait d'une mère de famille tenant un enfant dans ses bras qui lors du débarquement à Toulouse venant d'Orly manque la marche et se blesse à la cheville. La cour de Paris lui avait accordé statuant en référé une provision de 2500 euros. L'arrêt est censuré, les motifs étant impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de débarquement.
Qu'en conclure ? Il y avait bien en l'espèce un accident au sens vulgaire du terme, la passagère s'était blessée en descendant de l'avion pour accéder au sol. La haute juridiction pose une condition d'imputabilité du dommage, a priori un dommage n'est pas reprochable ; on est plutôt en matière de causalité. La cause du dommage doit être extérieure à la victime pour que la responsabilité du transporteur aérien puisse être engagée. Le demandeur doit établir que le dommage accidentel relève d'une cause externe à sa personne. L'accident doit résulter d'un événement sur lequel le passager n'avait pas prise. Sans quoi la présomption de responsabilité ne pèsera pas sur le transporteur aérien. On est insensiblement en voie de limiter le champ d'application du système de Montréal aux seuls événements relevant des risques de l'air. (Les passagers auraient intérêt à recourir au mécanisme de l'assurance couvrant les accidents de la vie quotidienne.)
On remarquera qu'à ce stade du raisonnement on ne fait pas intervenir comme cause d'exonération, totale ou partielle, de responsabilité l'incidence de la faute ou du fait causal de la victime. Le transporteur n'est tout simplement pas présumé responsable, car le demandeur ne parvient pas à établir que l'accident lui est extérieur.
(Il est vrai que dans cette espèce on était en matière de référé et qu'il y avait une contestation sérieuse privant le juge des référés de son imperium. La solution aurait été, toutefois, vraisemblablement identique si le juge avait statué au fond.)
(Certains regretteront que ce débat ne soit pas tranché par la CJUE ordinairement très influencée par l'idéologie du consumérisme, d'autant que la solution jurisprudentielle ne résulte pas directement des textes)

Il nous semble toutefois que la responsabilité du transporteur devrait être retenue dans l'hypothèse d'une chute du passager consécutif à une mauvaise disposition de l'échelle de coupé. La cause de l'accident ne résidant pas alors dans le fait du passager qui glisse et se blesse, mais dans un matériel mal disposé. La cause de l'accident étant extérieure à la personne de la victime. La condition d'extériorité est a fortiori remplie quand l'imprudence ou la négligence du transporteur est établie.
Cf. Nouméa, 21 janvier 2014, n° de RG : 13/00203 : une auscitaine de 74 ans est victime en 2013 d'une chute en descendant à Nouméa d'un avion en provenance des îles Fidji. Elle est surprise par une marche entre le niveau du plancher de l'avion et celui de la passerelle télescopique. La cour confirme la décision du juge des référés ayant accordé une provision à l'accidentée. La compagnie calédonienne faisait valoir la jurisprudence constante selon laquelle la responsabilité du transporteur ne peut être engagée qu'en cas d'accident, défini comme un événement extérieur à la victime. La cour ne tient pas compte de l'argument. L'arrêt risque la cassation.
On retrouve le débat mené en droit interne en matière de responsabilité quasi- délictuelle à propos du fait de la chose.
(La cour fait application de la CM, alors que les îles Fidji ne figurent pas parmi les États ayant signé cette convention)
(Si la passerelle est incorrectement disposée, la responsabilité des services de l'aérodrome pourrait être également engagée)

La jurisprudence américaine est à l'unisson.

Dans un arrêt du 4 mars 1985, Air France v. Saks, la Cour suprême énonçait déjà qu'un accident était un incident inattendu et inhabituel ou un événement extérieur au passager, qui ne peut pas être le résultat de réactions intrinsèques au passager à l'opération normale, ordinaire et attendue de l'appareil.
Voir Ch. Kende et alii, Développements récents en droit américain des transports, Revue de droit des transports octobre 2012, chronique 8, n° 9.
Voir la décision d'un juge de district Sud de Floride (Miami) du 18 septembre 2014 en matière d'urgence médicale, in Condon et Forsyth, 19 septembre 2014, par John Maggio : il s'agissait d'un vol entre Port d'Espagne et Miami, un passager avait semblé avoir fait une attaque cérébrale durant le vol, des soins lui avaient été administrés. La Cour Suprême a décidé qu'un accident doit être un événement inattendu ou inhabituel, il arrive par un fait externe au passager. Une réponse imparfaite à une urgence médicale n'est pas en soi inhabituelle ou inattendue, elle ne constitue pas un accident permettant d'engager la responsabilité de la compagnie Caribbean.

On retrouve le débat concernant l'impérativité et l'exclusivité du système de droit uniforme : quid d'un dommage

corporel n'ayant pas pour cause un accident extérieur à la victime ? La victime est-elle en droit de se placer sous l'empire du droit commun pour obtenir réparation (des auteurs allemands opinent en ce sens) ou faut-il décider que les dommages corporels quels qu'ils soient survenus durant la phase de transport ne peuvent être indemnisés que dans le cadre de la CM et qu'à défaut d'établir l'origine accidentelle du dommage le demandeur doit être débouté ? C'est cette dernière opinion qui semble prévaloir. Le domaine envisagé par les rédacteurs de la CM concerne le préjudice en cas de mort ou de lésion corporelle. Dans une telle hypothèse, la victime ne peut à raison de l'exclusivité des solutions édictées par le texte uniforme obtenir réparation que si elle établit la réunion des conditions établies par l'article 17. A défaut de la preuve par la victime demanderesse de l'existence d'un préjudice accidentel, celle-ci doit être déboutée et l'appel au droit commun doit lui être refusé.
Voir le débat dans la thèse de M. Chassot, p. 180 et suivantes, qui signale cependant que certaines décisions américaines forcent le concept d'accident pour pouvoir indemniser la victime.

§ III. La localisation dans le temps et dans l'espace de l'accident corporel

Pour se trouver sous l'empire de la CM, il faut que l'accident générateur du préjudice se soit produit à bord de l'aéronef ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Les dommages nés en dehors de la phase aérienne ne relèvent pas de la CV/ CM, du moment que l'accident ou que la survenance du dommage s'est produit avant la phase d'embarquement ou après la phase de débarquement.
En France on considère ordinairement que lorsque le passager est pris en charge par le transporteur, celui-ci est tenu envers le passager d'une obligation de sécurité : ainsi si le passager tombe ou glisse sur une dalle dans les salons de l'aérogare attribués au transporteur. La victime peut agir sur la base de principes juridiques extérieurs à la CM, elle peut faire appel au droit commun extra- conventionnel.
C'est ce qui a été admis, dans l'affaire des passagers retenus de force par l'armée irakienne lors de l'invasion de l'émirat du Koweït le 2 août 1990, par la Cour de cassation, 1° Civ. 15 juillet 1999, Clunet 2000.341 n. G. Légier.
Ce n'est que dans son domaine d'application que la CV/ CM est exclusive. Le système de Varsovie /Montréal n'est pas investi d'un monopole absolu, il n'est ni plénier ni totalisant, la CV n'a procédé qu'à une unification partielle du droit de la responsabilité du transporteur aérien. Hors de son domaine, la CV est étrangère au débat, elle n'exerce pas sa compétence normative. Le droit commun retrouve son empire.
Une solution semblable avait été donnée dans le cadre de l'affaire Maché, I° Civ. 3 juin 1970, D. 1971.173 note Chauveau, soumettant au droit commun l'accident survenu à un moment où le passager ne se trouvait pas exposé aux risques de l'air.
Aux États-Unis et en Angleterre on a tendance à exclure la possibilité d'engager la responsabilité du transporteur dans de telles circonstances, on considère que le système varsovien est exclusif.
Ainsi à propos de passagers faits prisonniers au Koweït par l'Irak, la chambre des lords a refusé, dans une décision du12 décembre 1996, toute réparation. Admettre un recours sur le fondement du droit interne serait détruire les fondements de la CV. Voir L. Chassot, p. 182 et E. de Montlaur-Martin, La convention de Varsovie exclut-elle toute action de droit commun en dommages-intérêts ? Conséquences des disparités de la jurisprudence au Royaume-Uni et en France sur l'indemnisation des otages au Koweït, RFDA 1997.256

Une passagère est suspectée à tort d'agissement terroriste à New York, elle est fouillée avant embarquement et soumise à interrogatoire par le transporteur israélien, elle en ressent un traumatisme, elle se trouve d'après la Cour suprême des États-Unis sans recours contre le transporteur, il n'y a pas place pour une responsabilité du transporteur sur la base du droit local, El Al Israel Airlines c. Tsui Yuan Tseng, 12 janvier 1999. Voir L. Chassot, p. 184.
La solution est injuste si elle consacre l'irresponsabilité du transporteur dans des hypothèses où sa faute ne serait pas douteuse.

SOUS - SECTION II. La perte et les avaries des BAGAGES

C'est l'art. 17 § 2 CM qui traite de la responsabilité encourue par le transporteur aérien lorsque le passager subit un préjudice du fait d'un désordre ou d'une perte des bagages.

Le régime de responsabilité n'est pas identique selon qu'il s'agit de bagages à main ou de bagages mis dans la soute.

Les bagages non enregistrés, bagages de cabine, bagages à main : la CM édicte une responsabilité à base de faute prouvée.

Les bagages enregistrés : bagages de soute appartenant normalement au passager se trouvant à bord : la responsabilité du transporteur est présumée en cas de perte.

SOUS-SECTION III.
La destruction, la perte et l'avarie des MARCHANDISES pendant la période de transport aérien

Article 18 CM

§ I. Le dommage

§ II. Un fait, instrument causal du dommage

§ III. La production du dommage pendant le transport aérien, alors que la marchandise est sous la garde du transporteur

Le système de Montréal concerne tout dommage survenant à bord d'un aéronef ou lors des manœuvres de chargement et déchargement dans l'aéroport ou dans les entrepôts de l'aéroport.

Ce qui suppose que le transporteur a appréhendé la marchandise dont il a la garde.
Dans la pratique, lorsqu'un sinistre (un bris, un vol) survient à terre lors des opérations préliminaires de transport et que des intermédiaires divers interviennent à la demande de l'expéditeur, commissionnaire, transitaire, manutentionnaire, on peut hésiter pour savoir si le transporteur aérien ou son représentant a pris en charge la marchandise. Ex. les faits décrits par l'arrêt de la chambre commerciale du 10 janvier 2012, n° 10-26378

L'incidence d'une phase de transport routier, maritime ou ferroviaire dans l'acheminement de la marchandise :

La solution de principe : la convention de Montréal est étrangère au dommage hors transport aérien

Ainsi, Com. 10 février 2015, n° 13-24539, un transport de marchandises au magasin Hermès de Londres, un acheminement par voie aérienne, mais la phase terrestre du transport en Angleterre est ensuite assurée par un transporteur anglais, le contentieux est soumis au droit des transports terrestres.

Deux tempéraments

. Un mode de transport non aérien intervient hors aéroport pour l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, déchargement, transbordement : on présume que le dommage est survenu sauf preuve contraire durant la phase aérienne et donc qu'il est régi par la CM
Voir à titre d'exemple : Versailles, 20 mars 2012, BTL 2012.231 : vol de marchandises commis durant la phase routière de pré acheminement de la marchandise : les colis avaient été enlevés de chez l'expéditeur en vue de leur transport aérien ; le vol s'est produit pendant un transport terrestre effectué par un préposé ou un mandataire du transporteur, donc durant une phase de l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement ; ces détournements doivent être considérés comme s'étant produits pendant le transport aérien.

. Le changement unilatéral du mode de transport : le vol camionné : le transporteur aérien fait transporter la marchandise sans l'accord de l'expéditeur par un procédé autre que la voie aérienne : cette phase de transport est considérée à titre de fiction comme relevant de la période aérienne et se trouve alors soumise à la CM.

L'incidence de la réglementation propre au transport multimodal, art. 38

Tout incident imputable au transporteur ne relève pas de la CV / CM. Ainsi voilà un transport aérien de marchandises (du matériel de théâtre) à effectuer par la compagnie libanaise Middel East Airlines Air Liban, il y a six colis, poids total 932 kg. La LTA a été émise par le transporteur, elle mentionne les 6 colis comme embarqués. Au Liban, on s'est aperçu qu'il n'y avait qu'un seul colis à bord de l'avion. Les 5 autres colis ont été retrouvés ultérieurement dans les locaux de l'intermédiaire chargé de l'organisation du transport par l'expéditeur, ils n'avaient pas été embarqués dans l'avion, le transporteur ne les avait pas matériellement appréhendés. Le transporteur aérien a été condamné pour faute civile par la cour de Paris. Cette juridiction a décidé que la convention de Varsovie ne s'appliquait pas en l'espèce au transporteur. La Cour de cassation approuve : le transporteur répond dans les termes du droit commun de l'inexécution des obligations contractées par lui lorsque cet événement ne s'est pas produit pendant le transport. On a reproché au transporteur d'avoir par son manquement (avoir mentionné à tort l'embarquement de 6 colis sur la LTA) retardé la recherche des colis oubliés.
Il y avait également une faute du manutentionnaire.
Com. 13 mars 2007, n° 05-21400, D. 2007 AJ 939

SOUS-SECTION IV.
LE DOMMAGE RESULTANT DU RETARD

Le retard survient tout aussi bien le transport des passagers que celui des bagages et des marchandises.
L'arrivée tardive à destination ne donnait jadis lieu que très rarement à réparation, les désagréments liés au retard n'étaient pas en fait pris en considération en justice.
Nos contemporains sont plus exigeants, si on prend l'avion en acceptant de payer un prix supérieur au prix du transport routier ferroviaire ou maritime il convient que le transporteur assure une obligation de rapidité.
En ce qui concerne le transport de passagers, on distingue ordinairement les refus d'embarquement et les annulations de vol du retard proprement dit.
Nous sommes désormais en présence d'une dualité de dispositifs sanctionnateurs : c'est l'instauration de facto d'un double système d'indemnisation, l'un accordé par le droit consumériste européen, très intéressant pour les voyageurs parfois grincheux et procéduriers face à des services juridiques des transporteurs peu généreux, l'autre par la convention de Montréal, moins valorisant pour les passagers.
L'idée est de responsabiliser les transporteurs parfois sans gêne, indifférents envers leurs clients et guère regardants sur le sort de voyageurs attendant dans l'aérogare pendant des heures un avion qui n'arrive pas.
La dernière décennie a vu de belles avancées en ce domaine, même si l'œuvre jurisprudentielle n'est pas toujours d'une parfaite orthodoxie juridique.

§ I. LE DISPOSITIF EUROPEEN

L'Europe s'est dotée d'un système sui generis imposant au transporteur de payer une indemnisation au passager en cas de manquement à l'obligation d'acheminer dans les temps le passager au point de destination.
Ce système sera vraisemblablement étendu prochainement au retard dans l'acheminement des bagages.

A. Les retards dans le transport de personnes

Propos introductif
Les désagréments pris en considération par le règlement communautaire n° 261/2004 du 11 février 2004 dans le transport de personnes.
Les causes des retards : la saturation de l'espace aérien, la surcharge des aéroports, le mauvais temps, le caractère strict des mesures de sécurité, les distances à l'intérieur des aéroports, le traitement des bagages.
Perspectives consuméristes. Faveur pour les passagers. Leur éviter de lancer un contentieux a posteriori.

Responsabiliser les transporteurs méprisant leur clientèle. Les passagers ont un droit à un vol ni annulé ni retardé, dit l'arrêt Sturgeon. Il est très bien de poser une telle proclamation de pur droit, même si elle risque d'être démentie par le principe de réalité. Un transport est une aventure, le grain de sable peut s'insinuer à tout instant, d'autant que le transporteur est débiteur d'une obligation supérieure, celle de ne pas risquer la vie de ses passagers.
Le règlement met des obligations de faire à la charge du transporteur en cas d'incident. Une obligation de somme d'argent, dite indemnisation, est due dans certaines hypothèses : le règlement européen a recours au système de la peine tarifée, peu importe le montant réel du dommage.

Il y a incertitude pour déterminer la véritable nature de ce droit à indemnisation.
Il semble qu'on se trouve dans le domaine du mixte et de l'hybride.
S'agirait-il de dommages intérêts forfaitaires ? Il ne s'agit pas au sens strict du terme d'un forfait ; en effet, même si le transporteur paie la somme prévue par le règlement tel qu'il est interprété par la jurisprudence, il n'est pas forcément libéré si le préjudice résultant du retard est supérieur à la somme obtenue, le passager peut en effet réclamer des dommages intérêts sur le fondement de la CM, il peut même cumuler avec l'aval du juge une double indemnisation.
On peut alors se demander si le mécanisme européen décerne une peine privée à l'encontre du transporteur qui n'achemine pas son voyageur à la destination finale à l'heure promise. Il le semble bien. L'indemnisation est due en l'absence de preuve de tout dommage, le droit à indemnisation est reconnu même si le dommage est minime voire inexistant.
Le tribunal de commerce de Vienne a déposé auprès de la Cour de justice le 29 décembre 2014 une demande en six points de décision préjudicielle. Il l'interroge dans le point 1 sur la nature du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004. Il demande en présence d'un retard s'il s'agit d'un droit à indemnisation forfaitaire, d'une pénalité contractuelle, de dommages intérêts punitifs, d'un droit présentant un caractère de bonne exécution du contrat et de garantie (le tribunal semble parler d'un droit à réduction du prix du transport) ou bien d'un droit sui generis. Affaire Stephan Naumann/ Austrian Airlines, C-612/14.

Les solutions de fond

a. L'indemnisation en cas de refus d'embarquement

La sur réservation est l'hypothèse la plus fréquente du refus d'embarquement. Overbooking. Surbooking.

Les passagers qui volontairement se sont désistés et ont donc renoncé au vol retenu : ils perçoivent en contrepartie un avantage, le montant de l'indemnité résulte alors de l'accord des parties, transporteur/passagers complaisants

Les passagers non volontaires, refusés à l'embarquement, ont droit à une indemnisation immédiate,
voir l'article 4, § 3, qui renvoie à l'art. 7 pour déterminer le montant du droit à indemnisation : 250, 400 ou 600 euros selon la distance du vol.

250 euros : pour les vols allant jusqu'à 1500 km

400 euros :
Ce chiffre de 400 est retenu pour les vols intra européens de plus de 1500 km, (style un vol Toulouse-Martinique)
Ainsi que pour les vols non intra européens entre 1500 et 3500 km

600 euros : pour les autres vols.

Le chiffre est réduit de moitié si le voyageur victime du refus d'embarquement bénéficie rapidement d'un réacheminement et arrive à la destination finale avec un décalage horaire de moins de 2, 3, 4 heures

b. L'indemnisation en cas d'annulation de vol

Le passager peut être informé de l'annulation du vol quelque temps à l'avance, voire au dernier moment.

Le traitement juridique de l'annulation de vol.

L’indemnisation forfaitaire : la tarification de la peine

Le refus de l’indemnisation si le passager a été informé à l’avance de l’annulation du vol
Information deux semaines à l’avance
Information entre deux semaines et 7 jours avant l’heure de départ : l’indemnisation n’est pas due si on offre au passager un ré acheminement lui permettant de voyager convenablement dans la fourchette suivante : il devra partir plus tôt, il arrivera un peu plus tard : il devra éventuellement partir deux heures avant, il parviendra à la destination finale pas plus de 4 heures après l’heure d’arrivée prévue
Information de l’annulation moins de 7 jours avant l’heure de départ : l’indemnisation n’est pas due si le transporteur propose un vol de ré acheminement dans une plage horaire voisine, le voyageur étant éventuellement contraint de partir une heure à l’avance ou d’arriver à la destination finale avec un retard d’au maximum 2 heures après l’heure prévue.

Le montant de l’indemnisation : 250, 400 ou 600 euros selon la distance à parcourir

1° Civ. 30 septembre 2010, arrêt de non admission du pourvoi, le jugement a condamné en application du règlement européen la compagnie Air France à payer à un voyageur comme indemnité forfaitaire 600 euros pour l’annulation d’un vol entre Paris et Mahé. Les voyageurs ont pris un vol d’Air Seychelles mandaté par le voyagiste 22 heures plus tard pour pallier la carence du transporteur français.

La réduction de moitié de l’indemnisation si le passager bénéficie d’un ré acheminement rapide, art. 7 § 2

c. l’indemnisation en cas de retard

Le transporteur est-il tenu, sur le fondement du règlement européen, de payer une indemnisation au passager en cas de retard ?

Le règlement européen de 2004 ne prévoyait pas d’indemnisation en faveur du passager retardé, c’est la jurisprudence européenne qui est venu l’accorder.

Les obligations du transporteur en cas d’annulation : l’obligation de payer une indemnisation.

Le retard au départ : le règlement ne prévoit aucune indemnisation

Le retard du passager à l’arrivée : le règlement est muet quant à l’octroi d’une indemnisation.
Ce silence avait été interprété par les commentateurs comme un refus de toute indemnisation sur le fondement du droit européen. Les victimes ayant toujours la possibilité de se prévaloir des mécanismes prévus par la convention de Montréal.

Le coup de tonnerre dans un ciel serein. L’indemnisation accordée par l’arrêt Sturgeon de la CJUE du 19 novembre 2009, JCP G, 15 février 2010, 201, note Jules Stuyck, D. 2011. 1445 obs. Hugues Kenfack, Europe janvier 2010, comm. 43 par A. Bouveresse, en cas d’un retard de plus de 3 H lors de l’arrivée à la destination finale. Le retard important doit donner lieu à indemnisation.
Le passager subit un préjudice : la perte de temps.
L’argumentaire :
+ La comparaison entre la situation du voyageur victime d’une annulation de vol et du voyageur victime d’un retard à l’arrivée : le refus des discriminations face à des situations semblables. Ce qui est accordé au passager d’un vol annulé doit être accordé par identité de raison au passager retardé. C’est l’idée de l’égalité de traitement.
+ L’appel au considérant n° 15
+ La faveur envers le passager consommateur et la sévérité à l’encontre du transporteur

La réduction de moitié de l’indemnité quand le retard se trouve dans la fourchette entre 3 et 4 heures de retard.
Le droit à indemnité est complet au- delà de 4 H.
(La solution est-elle toujours d’actualité ? L’arrêt Germanwings ne semble pas en faire état)

Cette jurisprudence Sturgeon était éminemment critiquable. On peut lui adresser un double reproche.

. Primo. On est en présence d'une interprétation libre du règlement européen :
1. Le règlement très minutieusement rédigé refuse nettement toute indemnisation en cas de retard,
la solution jurisprudentielle est contra legem. 2. Les situations sont dissemblables : quand il y a annulation du vol, le voyageur reste à terre, il ne parviendra à destination que si le transporteur est en mesure de lui procurer un vol de remplacement ; quand il y a retard, le voyageur est assuré d'arriver à destination, le transport sera effectué quand la cause de retard aura été surmontée.

. Secundo. Une méconnaissance et une contradiction du système montréalais, qui remonte à l'arrêt IATA de 2006 et qui est amplifié avec l'arrêt Sturgeon de 2009 ; le système de Montréal est exclusif en son domaine : dès qu'il y a un dommage causé par un retard on est dans le domaine de Montréal, un législateur national ou régional ou continental ne peut contredire le système montréalais et instaurer un régime rival distinct et différent d'indemnisation. Or la solution Sturgeon vise à instaurant un mécanisme d'indemnisation forfaitaire en cas de retard de trois heures à l'arrivée, alors que le système de Montréal ne prévoit d'indemnisation qu'en cas de retard dommageable et à proportion du préjudice réellement subi.
En paraphrasant M. Vincent Heuzé fustigeant la jurisprudence rendue en matière d'arbitrage, D. 2011. 2880, on peut dire que cette jurisprudence Sturgeon procède d'un refus pur et simple d'appliquer la convention internationale par cantonnement injustifié de son domaine, la CJUE se rebelle contre l'état de droit postulant la suprématie du droit international : la CM n'apporte certes pas de solution satisfaisante face au dommage de masse, on en déduit qu'elle ne mérite pas de respect scrupuleux, la CJUE s'autorise ainsi à poser une jurisprudence contra pactum Montis Regalis.

Voir la thèse de M. Laurent Chassot, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité, n° 817 et suivants.

Pour justifier sa solution contra legem, la jurisprudence européenne prétend, à tort selon nous, qu'il n'y a pas de contradiction entre la convention de Montréal et la solution dégagée par la CJUE. Il n'y a là, nous semble-t-il, qu'une pieuse argumentation. La solution prétorienne européenne contredit directement la solution exclusive découlant de la CM. En présence d'un préjudice dû au retard, le droit uniforme détient et lui seul la réponse, il ne doit pas subir la concurrence et à plus forte raison la contradiction d'un système inférieur, qu'il soit national ou qu'il émane d'une jurisprudence émanant de la haute cour de justice d'une organisation régionale d'intégration économique.

Voir Olivia Danic, Les conventions conclues par l'Union, in Union européenne et droit international, en l'honneur de Patrick Dailler, Pedone, 2012, p. 622

La doctrine dans l'ensemble n'avait pas accueilli la solution de l'arrêt Sturgeon avec faveur, les critiques n'avaient pas manqué, la solution manquant d'un fondement juridique solide. On jugeait la solution contra legem.
Voir l'article précité publié par M.M. Frühling et alii à la Revue de droit des transports, juillet 2012, dossier 15.

Notons cependant que l'éminent professeur Jean-Pierre TOSI donnait son aval prémonitoire à la jurisprudence Sturgeon dans son article publié aux Mélanges Y. Serra, 2006, sous le titre Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien, spécialement p. 440 s, niant la concurrence entre les deux systèmes.

Lorsqu'un retard est relevé à l'arrivée, l'exclusivité au profit du système de Montréal est commandée, nous semble-t-il, par l'art. 29 CM. La solution européenne est justifiée par la présence d'un désagrément, c'est à dire d'un dommage lié au retard. On est dans les deux cas, qu'on fasse appel au droit consumériste européen ou à la CM, dans l'hypothèse de la réparation d'un préjudice consécutif à un retard dans l'acheminement à destination du voyageur. Le retard à l'arrivée relève de la compétence de la convention internationale. La jurisprudence Sturgeon entend sanctionner un retard important à l'aéroport de destination. On raisonne en toute hypothèse en termes de responsabilité et de réparation. La CM exige la présence d'un dommage, le droit européen le postule. On voit mal comment continuer à nier que le système européen via sa Cour de justice et au grand contentement de sa commission bruxelloise a créé - parallèlement au système montréalais dont l'utilité n'est pas niée - un système distinct de responsabilité avantageux pour les victimes, celles-ci étant dispensées d'établir aussi bien l'existence que le quantum de leur préjudice. La victime du retard possède le choix de ses armes, elle dispose d'une option, elle peut faire appel

à l'un ou l'autre système de réparation. Si le dommage est très important, la victime pourra se prévaloir des deux voies lui permettant d'obtenir la réparation maxima. Le cumul est alors admis.
Si le dommage est faible voire inexistant, le détour européen est le seul qui pourra être emprunté. Il n'en demeure pas moins que dans une telle hypothèse le passager en retard percevra une somme d'argent pouvant excéder l'étendue de son dommage. La solution revient alors à méconnaître la disposition de la CM interdisant le recours aux dommages intérêts punitifs. Le dispositif de la CM condamne en effet aussi bien le prononcé d'une peine sans relation avec l'étendue du dommage que l'allocation d'un forfait.
La solution de la CJUE met à bat une construction édifiée depuis des décennies aussi bien par notre Cour de cassation, par la chambre des lords que par la cour suprême des États- Unis pour interdire aux passagers de recourir au dispositif du droit local dans le domaine de la compétence du droit aérien uniforme. Quel est l'intérêt d'adopter au niveau mondial une convention de droit uniforme établissant des règles précises déterminant les hypothèses de responsabilité du transporteur si le législateur national se croit autorisé d'instaurer une voie parallèle plus indulgente pour les doubler ou les évincer. Triste régression.

Le dispositif de Montréal présente un seul tort, il est obsolète, il date de 1929, puisqu'on a repris en 1999 la solution de la CV, il ne correspond plus aux dommages de masse, il est excessivement lourd à mettre en œuvre en cas de résistance du transporteur puisqu'il rend alors le recours au juge indispensable, il ne correspond plus à l'air du temps qui, face à des transporteurs qui refusaient systématiquement de prendre à leur charge les conséquences des petits retards, s'intéresse au sort des passagers élevés au rang de consommateurs exposés aux pratiques blâmables des professionnels. Plus personne ne prend sa défense.

Vincent Grellière, Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverses et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports . La première partie a été publiée au Scapel 2010, p. 211-230 et la seconde partie au Scapel 2011 p. 5-21

Le post Sturgeon : on a vu s'élever quelques critiques discrètes de la part de certaines juridictions usant du renvoi préjudiciel devant la Cour de Justice pour faire état de l'usurpation par la CJUE du pouvoir législatif et de la contradiction / incompatibilité de l'arrêt Sturgeon avec la convention de Montréal.
Voir le libellé des questions posées à la CJUE par les juridictions nationales sur renvoi préjudiciel.
Affaire Erneka Nelson e.a. c. Deutsche Lufthansa, C-581/10, renvoi par l'Amtsgericht de Cologne en date du 11 décembre 2010
Affaire Germanwings c. Amend, C-413-11, renvoi par le Landgericht de Cologne en date du 5 août 2011, qui s'interroge sur le respect du principe de la séparation des pouvoirs. Il est insinué sotto voce que la CJUE usurpe le pouvoir normatif. Le magistrat allemand s'inspirant de la vulgate tirée des savants écrits du marquis de la Brède rappelait à d'autres juges que ceux-ci ont pour fonction éminente d'interpréter la norme générale et abstraite, mais qu'ils n'ont pas à se substituer au législateur considéré comme l'auteur exclusif de la norme juridique. Voir infra la solution donnée par la CJUE.

Le revirement de jurisprudence était souhaitable en droit pur, il n'était guère probable.
La Commission européenne ne semble pas apprécier la contradiction, elle assène des solutions présentées comme des vérités d'évidence, elle refuse le débat intellectuel sur le bien ou le mal fondé de la jurisprudence Sturgeon. Le leitmotiv : il faut protéger le consommateur. La portée de la convention de Montréal est méconnue. Le respect du système de droit uniforme ne retient pas l'attention. Les services de Bruxelles sont constitués de hauts fonctionnaires ayant une formation de droit public et non de droit privé. Le lobby consumériste semble davantage faire entendre sa voix que les transporteurs. Les parlementaires européens seraient mécontents des retards subis lors des trajets aériens entre Bruxelles / Strasbourg et leurs pays d 'origine et seraient donc indisposés envers les transporteurs aériens.

La CJUE avait le choix de confirmer la jurisprudence Sturgeon ou de la répudier.

Soit la CJUE confirmait la jurisprudence IATA et Sturgeon et marginalisait le système de Montréal au profit du système consumériste européen à base d'indemnisation forfaitaire et de peine privée, ce qui était fort probable.
Les conclusions de l'avocat général Yves Bot du 22 mars 2012 dans une affaire McDonagh c. Ryan air étaient emblématiques, il n'est pas question de renoncer aux acquis intangibles des arrêts IATA et Sturgeon, on chante les grands airs d'un super consumérisme, les transporteurs paieront et intégreront le surcoût dans le prix du billet, la CM ne concerne que la réparation individualisée, les mesures réparatrices standardisées et immédiates sont de la compétence de l'UE.

Soit la CJUE faisait preuve d'humilité, elle décidait de redresser la barre, de respecter la hiérarchie des normes et de se montrer respectueuse du système de Montréal. Il aurait fallu pour cela une révolution intellectuelle et refuser en cas de retard toute indemnisation fondée sur le règlement européen.

Nous allons voir que ce n'est pas en faveur de cette dernière solution que la CJUE a statué. La supériorité en matière aérienne du droit mondial uniforme semble le dernier des soucis de l'administration bruxelloise. L'avocat général Bot dans les conclusions rendues le 15 mai 2012 évince les critiques et proclame ex abrupto la parfaite compatibilité entre le mécanisme consumériste et le système de Montréal. Il ne répond pas aux objections doctrinales dont il fait fi. La CJUE a tendance à se comporter comme le bras judiciaire des prétentions maximalistes de l'ordre juridique européen fantasmées par la Commission. Le droit fabriqué à Bruxelles et à Strasbourg trouve en lui-même sa seule justification, il est quasiment la seule référence, le droit international est un tigre en papier, auquel on fait dire ce que l'on souhaite qu'il dise et qu'on écarte par des sophismes quand il risque d'interdire la mise en œuvre de la politique communautaire ; quant au droit interne son domaine se rétrécit progressivement en matière de droit économique et de droit des affaires ; le droit interne risque à terme de ne gouverner que les querelles subalternes. Nous ne sommes pas en présence d'un débat intellectuel serein avec des pour et des contre, il n'y a là qu'une querelle exacerbée de pouvoir. Elle se poursuivra tant que l'interprétation des conventions de droit uniforme ne sera pas confiée à une juridiction internationale compétente au niveau mondial.

Il existerait peut-être une possibilité d'explication (sinon de justification) de la jurisprudence Sturgeon : c'est de conférer à la législation européenne telle qu'elle est interprétée par la CJUE le caractère de loi de police. Le droit de la consommation est souvent considéré comme étant une réglementation d'application immédiate, la faveur envers le passager aérien participe de cette tendance. La difficulté réside cependant en qu'en général la loi de police est une loi interne, qu'elle est le plus souvent édictée par l'État dont le tribunal dépend et qu'elle s'applique en faisant acception de la loi interne, éventuellement étrangère, qui serait désignée en vertu de la solution savinienne du conflit de lois. Dans notre hypothèse il faudrait alors soutenir dans ce concours de normes d'origines diverses que la loi européenne protectrice du consommateur aérien peut l'emporter sur le droit mondial moins favorable au passager. La hiérarchie des normes ne serait plus droit mondial supérieur / droit de l'Union subordonné, mais celle donnant la première place au droit favorable au consommateur, le droit unioniste étant mis en retrait à raison de son insuffisance ou de son infirmité. Le droit qui va dans le sens du progrès possède la primeur, la législation uniforme de facture trop conservatrice doit, en attendant de se réformer, supporter l'abandon de son exclusivité. Il y a là de la part du juge un jugement de valeur sur les ensembles normatifs en présence de telle sorte qu'il retient la position « progressiste » de faveur pour le passager retardé.
Cf. l'ouvrage de Droit international privé, tome I, de Dominique Bureau et d'Horatia Muir Watt, n° 565, qui évoque le concours entre une loi de police et une norme figurant dans une convention internationale. A priori, la hiérarchie des normes interdit à la loi de police de l'emporter, même s'il arrive parfois à la jurisprudence de céder sur la supériorité du droit conventionnel.

L'arrêt **NELSON** du 23 octobre 2012, C-581/10, Revue de droit des transports octobre 2012, commentaire 55 (ad usum delphini) de Loïc Grard, confirme et affine la jurisprudence antérieure.

Arrêt NELSON.docx

Jurisprudence encore contestée par l'éditorial publié en tête du n° 4 de la RFDA de 2014, p. 383, à la signature de Fabrice Pradon et de Rosine de Barbeyrac.

La Cour de cassation, dans un arrêt de la 1° chambre civile du 15 janvier 2015, Bull., n° 13-25351, Lexbase, La lettre juridique du 29 janvier 2015, chronique de droit des transports, n° Lexbase N5659BU7, p. 41, par Christophe Paulin, Responsabilité civile et assurances, avril 2015, comm. 135 par Laurent Bloch, a fait sienne l'interprétation donnée par les arrêts Sturgeon et Nelson. Elle a censuré la décision de la juridiction de proximité d'Ivry ayant refusé d'accorder une indemnisation de 600 euros, chacun, à des passagers d'un vol entre Miami et Paris exécuté par Corsair victimes à l'arrivée d'un retard de 6 heures. Le juge du fond, très fidèle au texte, avait décidé que le passager n'avait droit à l'indemnisation qu'en cas d'annulation du vol et non en présence d'un retard. La haute juridiction a

préféré se rallier à la jurisprudence de la CJUE plutôt que de résister face à un abus de pouvoir d'une instance judiciaire usurpant sous couvert d'interprétation le pouvoir législatif (ce qui est assez banal, c'est le phénomène du droit prétorien, où le juge crée du droit sous couvert d'interprétation) et méconnaissant l'exclusivité du dispositif supérieur de la CM. Hypothèse d'école. Si la juridiction de renvoi résiste, l'assemblée plénière serait saisie. Celle-ci censurerait vraisemblablement le jugement. Si elle s'incline, ce qui est probable, il ne resterait au transporteur que d'aller tenter sa chance, illusoire, à Strasbourg.

(M. Paulin considère que l'octroi de l'indemnisation prévue par la jurisprudence des arrêts Sturgeon et Nelson ne vaudrait qu'en cas de vol retardé au départ, et ne jouerait donc pas en cas de retard inhérent au vol lui-même ; il est certain qu'on peut invoquer en ce sens la définition du vol retardé qui est donnée par la jurisprudence Sturgeon par le distinguer du vol annulé ; on peut cependant se demander s'il n'y a pas là un byzantinisme peu compréhensible pour le consommateur moyen qu'il s'agit de choyer, même si le transporteur a pris le soin de monnayer par une petite augmentation du prix du billet l'octroi des faveurs que la CJUE lui impose de dispenser à son passager fervent adepte du consumérisme : la gratuité en ce monde n'est guère partagée. Les passagers arrivant à l'heure paient pour les passagers arrivant en retard. Si la CJUE était saisie de l'hypothèse du passager décollant à l'heure dite mais tributaire d'un vol se prolongeant plus longtemps que prévu pour des raisons diverses, données climatiques, orage, nécessité d'opérer un détour, aérodrome saturé, il est douteux qu'elle ne le fasse pas bénéficier par analogie, étant sauve l'exonération au titre des circonstances extraordinaires, du système offert au voyageur victime d'un retard au départ. Quand on décide de faire du droit libre, il n'y a aucune raison de mettre un terme à la faveur dispensée au passager consommateur)
(La Cour de cassation ne semble pas faire sienne l'opinion du professeur Paulin dans un arrêt de la 1° chambre civile du 16 avril 2015, n° 14-13736, où elle reconnaît le droit à l'indemnité européenne alors que le passager n'avait été victime au départ que d'un retard de 12 minutes. Cf. infra à propos de l'incidence de la correspondance : l'indemnisation n'est pas subordonnée, déclare l'arrêt, à l'existence d'un retard au départ et par conséquent au respect des conditions énoncées à l'article 6. On peut dire que l'obligation à indemnisation du fait de l'arrivée avec 3 heures de retard ou plus à destination finale n'est pas conditionnée par la présence des conditions d'application du mécanisme protecteur prévu par le règlement en cas de retard au départ ; les deux mécanismes protecteurs sont indépendants l'un de l'autre ; le transporteur doit indemniser le passager parvenant à destination avec un retard de 3 heures même s'il n'a pas été contraint au départ de lui accorder les douceurs prévues par le règlement du fait d'un retard insignifiant au décollage)

Le principe d'indemnisation tarifée une fois admis en cas de retard important à l'arrivée, les difficultés ne disparaissent pas.
L'hypothèse la plus simple concerne le vol unique accompli par le transporteur contractuel d'origine.
D'autres hypothèses sont plus complexes, celle en particulier où le transporteur est divisé en plusieurs phases et où une correspondance est prévue, et celle où le passager n'attend pas la disparition de la cause du retard et a recours, soit de lui-même, soit avec l'aide du transporteur primitif, à un autre transporteur pour parvenir à destination.

L'incidence de la correspondance

La CJUE a été saisie d'une question préjudicielle par une juridiction allemande tenant implicitement pour acquise la jurisprudence Sturgeon. La décision préjudicielle émane de l'Amstgericht de Düsseldorf en date du 4 mai 2012. Affaire C-212/12. Butz et al. c. Air France. JOUE du 22 septembre 2012, C 287/16. Le cas concerne un transport en deux temps. Le premier vol a connu au départ un retard inférieur aux limites. Le vol de correspondance a subi un retard supérieur aux limites. Le passager a atteint sa dernière destination avec au moins 3 heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue. En vertu de la jurisprudence Sturgeon / Nelson, on voit mal le motif de refuser l'indemnisation au titre du second vol. Radiation de l'affaire le 7 mai 2013.

CJUE, 26 février 2013, Air France / **FOLKERTS**, C-11/11, Revue de droit des transports, avril 2013, comm. 27 par Noura Rouissi, Europe, avril 2013, comm. 187 par V. Michel : un billet de Brême à Asunción pris auprès d'Air France. Retard de 2 H 30 au départ de Brême. [L'obligation d'assistance ne jouait pas, le retard étant d'une ampleur insuffisante]. Le passager manque de ce fait les correspondances prévues à Paris et à Sao Paulo. Il parvient à la

destination finale avec un retard de 11 heures. Le passager a droit à l'indemnisation qu'accorde la jurisprudence européenne. Le droit à indemnisation dépend de l'heure d'arrivée qui avait été prévue sur le billet.

La solution est reprise dans une ordonnance de la Cour rendue le 18 avril 2013, C-413/11, **GERMANWINGS** : les passagers de vols retardés, selon la solution donnée par la cour, disposent d'un droit à indemnisation lorsqu'ils atteignent leur destination finale 3 heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue. L'interprétation du règlement est sans incidence au regard du principe de la séparation des pouvoirs au sein de l'UE. Dixit l'ordonnance. Il est évident qu'une juridiction qui crée une norme juridique contra legem ne va pas proclamer qu'elle usurpe le pouvoir législatif. La juridiction crée la règle sous le couvert de l'interprétation de règles obscures, ambiguës ou contradictoires, elle n'usurpe pas le pouvoir législatif, elle ne sort pas de son rôle, elle assure sa fonction !
Ce discours ne trompe personne. Horresco referens.

La Cour de cassation française statue à l'unisson de la jurisprudence de la CJUE, 1° Civ. 16 avril 2015, n° 14-13736. Il s'agissait en l'espèce d'un transport aller- et- retour effectué par Air France entre Marseille et Manchester, avec une correspondance à Paris. L'incident se situe à l'aller. Le passager est victime au départ de Marseille d'un retard de seulement de 12 minutes, la compagnie n'est tenue à ce stade d'aucune obligation dictée par le règlement ; le voyageur ne manque pas moins la correspondance à Paris, la compagnie lui accorde assistance lors de l'escale parisienne, considérant qu'il y a retard au départ concernant le second vol ; le passager prend le vol suivant et arrive à Manchester, qui est la destination finale de la phase aller, avec 6 heures de retard par rapport à ce qui était prévu. Le transporteur refuse l'indemnisation de matrice consumériste d'un montant de 400 euros, point de vue avalisé par la juridiction de proximité de Marseille. La cassation intervient. La Cour se fonde sur la jurisprudence de l'arrêt Folkerts de la CJUE. Une indemnisation est due sur le fondement de l'article 7 du règlement n° 261/2004 au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard d'une durée inférieure aux seuils fixés par l'article 6, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à 3 heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue. Cette indemnisation n'est pas subordonnée à l'existence d'un retard au départ. La solution est conforme à l'interprétation qui prévaut à Luxembourg.

Le recours à un vol de remplacement organisé par un autre transporteur

Question préjudicielle posée par l'Amtsgericht Rüsselsheim, 14 mai 2013, Ekkehard Aleweld c. Condor Flugsdienst, affaire C-262/13 : est envisagée la situation d'un voyageur victime d'un retard au départ de plus de 3 H, le passager est réacheminé par une autre compagnie, le retard à l'arrivée est réduit, le vol initial et le vol de remplacement parviennent tous deux à la destination finale avec un retard bien supérieur à 3 H. Le droit à indemnisation prévu à l'art. 7 existe-t-il ? La CJUE dans un son grand élan pro passager ne devrait pas refuser l'indemnisation. Même s'il paraît difficile de condamner le transporteur de remplacement. Le droit à indemnisation serait également dû en cas de retard au terme du vol de remplacement opéré par une compagnie tierce.

Une nouvelle question préjudicielle a été posée par l'Amtsgericht de Rüsselsheim le 2 septembre 2013, Peter Link c. Condor Flugdienst, C-471/13, en prolongation de la précédente. L'hypothèse est légèrement différente. Le point initial est celui d'un important retard au décollage, plus de 5 heures. Le passager était donc délié et pouvait exiger le remboursement du billet. Le vol retardé va parvenir à destination plus de 3 heures après l'heure prévue. Le passager ne prend pas le vol réservé, il a eu recours à un vol de substitution par un autre transporteur aérien. Le vol réservé parvient à destination plus de trois heures après l'heure prévue. Le vol de substitution également. Le passager bénéficie-t-il de l'indemnisation de la part du premier transporteur, alors que la relation contractuelle avait été dissoute, le passager s'étant remplacé, ce qui n'était peut-être pas le cas dans l'hypothèse précédente ?
Le président de la cour a ordonné la radiation, 19 février 2014.

Une thématique assez proche concerne les faits de l'espèce Peggy Kieck c. Condor, C-118/14, le tribunal de Rüsselsheim a saisi la CJUE le 12 mars 2014. Il y avait eu dans cette espèce un retard au départ de plus de 3 heures, le passager a pris un vol de remplacement auprès d'une autre compagnie, le passager parvient à destination plus de 3 heures après l'heure prévue. La juridiction allemande demande si le fait que le passager modifie de lui-même la réservation ou s'il le fait avec l'aide du transporteur défaillant présente une incidence. Radiation le 8 juillet 2014.

B. Le transport de bagages

Très vraisemblablement sera mis en place prochainement un régime identique en cas de retard des bagages à l'arrivée. Le transporteur se verra contraint de payer une somme d'argent correspondant à une peine privée incluant une réparation tarifée.

§ II. Les solutions de la convention de Montréal face au retard

L'interprète est obligé de concilier les solutions contenues dans le droit uniforme à vocation mondiale avec le dispositif consumériste forgé dans le cadre de l'Union européenne.

A. Le retard des passagers

Il faut bien reconnaître la place résiduelle réservée, du fait du droit consumériste européen, au système de responsabilité prévu par le droit uniforme montréalais. Lorsque le préjudice est mince, le passager se contentera le plus souvent de l'indemnisation obtenue sur le fondement des jurisprudences Sturgeon et Nelson. Il ne plaidera pas. Il est possible cependant que le passager retardé ne se contente pas de l'aumône européenne et veuille obtenir des dommages-intérêts plus consistants. Il fera alors appel au système de droit uniforme, voire au droit commun.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers bagages ou de marchandises, prévoit l'art. 19 CM

La notion de retard prise en considération par le droit uniforme
Il s'agit d'un retard dans le transport
Le retard des passagers
S'il y a retard, on peut estimer que le passager parviendra à destination, le vol sera organisé, mais l'arrivée à destination s'effectuera dans des termes temporaux allant au-delà de ceux figurant dans les horaires préétablis et qui étaient entrés dans le champ contractuel.
Certaines situations ne correspondent pas au retard tel qu'on l'envisage dans le langage courant.
Le débat consiste alors à savoir si la situation relève du droit commun ou bien du droit conventionnel, qui est pourtant un droit d'exception, même si l'exception ne mérite pas comme en droit pénal de recevoir une interprétation stricte.

L'arrivée à l'avance
Il arrive aussi parfois que l'avion arrive en avance par rapport à l'horaire d'arrivée figurant sur le billet. Il n'y a pas retard ! Le préjudice est alors exceptionnel : il peut arriver que la personne qui doit accueillir le passager ne soit pas encore parvenue dans les locaux de l'aérogare, ce qui peut entraîner éventuellement certains désagréments pour le voyageur. La CM ne devrait pas pouvoir être invoquée.

Le retard à l'arrivée
Quand on parle de retard, on pense en premier lieu au retard à l'arrivée. L'appel à la CM est incontestable.

Le retard au départ
Rien n'interdit d'invoquer le dommage et les désagréments accompagnant un retard au départ, voir la thèse de M. Laurent Chassot, n° 744 s. Si le vol est retardé au départ, il l'est également en général à l'arrivée.

L'annulation du vol ou le refus d'embarquement, le passager parvenant cependant à destination.
L'annulation de vol est-elle assimilée à un retard et comme tel soumise à la convention de Montréal ?
Le retard au sens de la C.M. semble englober aux yeux de la jurisprudence française (et américaine) non seulement le retard proprement dit, mais également le refus d'embarquement et les annulations de vol, du moment que le voyageur parvient ultérieurement à la destination finale grâce au concours du transporteur qui avait délivré le billet, voire par une compagnie concurrente.
Certains auteurs soutiennent cependant que seul le retard stricto sensu devrait trouver sa solution sur le fondement de de la CM, alors que le refus d'embarquement et que l'annulation de vol constituent des hypothèses d'inexécution du contrat de transport qui devraient relever du seul droit commun et non du droit uniforme.
Dans le transport commercial de l'époque moderne, la compagnie aérienne doit moins l'exécution d'un transport que l'accomplissement d'un vol, un vol qui est identifié, déterminé par un numéro, telle compagnie (bémol, le partage de

codes), tel appareil, telle heure de départ, telle heure d'arrivée. Si le passager titulaire d'un billet lui donnant l'accès à un vol déterminé parvient à destination plus tardivement de ce qui est prévu par le billet et donc par le contrat, il y a certainement retard.

M. L. Chassot présente dans sa thèse plusieurs hypothèses, distinguant selon que c'est le transporteur ou le voyageur qui prend l'initiative de surmonter l'incident de transport.

. L'acheminement du passager par un vol subséquent à l'initiative du transporteur

Le vol de remplacement peut être effectué par le transporteur contractuel lui-même ou par un transporteur substitué.

Il a le cas du vol convenu qui est pour des causes diverses inexécuté, le passager étant acheminé à destination par un autre vol. On pourrait soutenir en droit pur que le 1° vol n'a pas été exécuté et que le transporteur doit répondre dans les termes du droit commun de ce défaut d'exécution. Serait intervenu ultérieurement un avenant, un contrat implicite entre la compagnie et son client permettant d'acheminer celui-ci sur un vol subséquent, qui arrive à l'heure. M. Chassot rejette cette solution qui aurait les honneurs de la jurisprudence allemande, il estime en s'en tenant à la lettre de l'art. 17 que la CM prend uniquement en considération le retard dans le transport, il y a retard dans le transport du moment que le passager parvient finalement (même si c'est tardivement) à destination. Ce qui était la finalité de l'opération convenue entre le transporteur et son passager.

Il y a l'hypothèse où le vol prévu ne peut être exécuté, le transporteur prenant l'initiative de faire déplacer son client grâce à un vol organisé par une autre compagnie, ce vol acheminant le client au-delà de l'horaire prévu pour le vol initial. Le transporteur se fait remplacer par un transporteur de fait, devenu éventuellement de droit s'il est agréé au moins implicitement par le passager. La même solution devrait l'emporter, le transport est effectué avec retard imputable au transporteur contractuel.

1° Civ. 26 janvier 2012, n° 10-30800 : un forfait touristique est programmé par une agence de voyages ; il était prévu un trajet aérien entre Toulouse, escale à Amsterdam et arrivée à Saint Pétersbourg : le trajet devait être effectué par KLM. Le vol aller est en réalité annulé à raison d'une panne technique et il sera effectué par Air France entre Toulouse et Paris et par Aeroflot entre Paris et Saint Pétersbourg. Une croisière fluviale entre Saint Pétersbourg et Moscou. Le retour entre Moscou et Toulouse. C'est Air France qui a délivré les billets et qui est considéré comme transporteur contractuel. Les vacanciers n'ont pas été en mesure de bénéficier de la première partie de la croisière. La Cour de cassation approuve le juge du fait d'avoir envisagé le débat en termes de retard. Le transporteur devait répondre du retard affectant le transport des passagers, et ceci en application de la convention de Montréal. L'annulation du vol est sanctionnée comme un retard relevant de la convention portant droit uniforme.

. Le passager assurant lui-même le remplacement

Le passager a perdu patience, le vol a été annulé, le transporteur n'offre pas de solution alternative, le passager se procure de lui-même un vol lui permettant d'effectuer le transport : il contacte un autre transporteur pour effectuer le déplacement.

La question se pose de savoir si le passager dans l'hypothèse d'un retard au départ qui se prolonge peut prendre l'initiative de rompre le contrat et aller prendre un vol organisé par un autre transporteur aérien concurrent du premier, tout en demandant a posteriori des dommages intérêts au premier transporteur défaillant. On a vu précédemment en étudiant le droit issu du règlement de 2004 que cette possibilité ne jouerait que lorsque le retard envisagé excède 5 heures. Le texte de Montréal est cependant indépendant du dispositif européen ; le passager dispose du choix de ses armes, il peut préférer se prévaloir du droit uniforme en se plaçant en termes de retard. Le droit européen prime en revanche le droit national.

On pourrait distinguer.

Retard de moins de 5 heures. Il faut raisonner en termes de retard.

Retard supérieur à 5 heures. Le vol est inexécuté. Le passager devrait pouvoir se retirer du rapport contractuel et invoquer le droit commun pour obtenir réparation.

La jurisprudence française ne raisonne pas ainsi et fait prévaloir la qualification montréalaise de retard.

Juridiction de proximité d'Aulnay- sous- Bois, 8 octobre 2007. Refus d'accès à un vol Paris - Édimbourg. Les premiers billets ne sont pas remboursés. Les passagers achètent de nouveaux billets pour le lendemain. Il s'agit d'une famille de 4 personnes. Le juge applique le dispositif consumériste européen, il accorde 250 euros x 4 = 1000 euros.

Il accorde une indemnité supplémentaire de 1431,90 DTS pour retard sur le fondement de la convention de Montréal. Le refus d'embarquement et ses suites sont analysés comme un retard.

1° Civ. 13 mars 2013, n° 09-72962 : un vol devait être organisé le matin du 19 mars 2005 pour acheminer de Bordeaux à Rome des passagers devant assister à un match à 14 H. Les passagers ne peuvent embarquer à l'heure prévue de 8 H en l'absence de l'avion affrété sur la piste de l'aéroport de Bordeaux. Le demandeur se prévalait de la CV. L'arrêt statue sur le fondement de l'article 19 CM. Les passagers n'ont pas accepté la proposition de reporter le départ du vol à 16 H, il a été décidé d'annuler le voyage. L'arrêt fait appel aux dispositions de la CM sur le retard alors que les passagers n'ont jamais embarqué. Certains parleraient de retard au départ.

Paris, 14 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013 comm. 50 par Philippe Delebecque : un vol Ouagadougou-Paris. La passagère accomplit les formalités douanières et d'embarquement, mais, au dernier moment, à la sortie du bus conduisant les voyageurs au pied de l'avion, le transporteur lui refuse l'accès à l'appareil. Il lui reproche de ne pas avoir acquitté certaines taxes dues à un excédent de bagages. La passagère proteste et ne gagnera le lendemain sa destination qu'avec une autre compagnie. Le transporteur rembourse le billet mais refuse tout autre dédommagement. La passagère refoulée porte l'affaire en justice, la cour de Paris raisonne en termes de retard en application de la CV. Il peut apparaître contestable de parler de retard, la passagère n'est pas parvenue à Paris sur le vol qu'elle avait retenu à une heure ultérieure à celle qui avait été convenue. I l y a eu un refus d'embarquement et donc la volonté du transporteur de ne pas exécuter la prestation de transport à laquelle il s'était obligé en plaçant le billet auprès de sa cliente. Celle-ci avait certes adopté un comportement fautif, elle avait l'obligation de payer le prix du transport des bagages prévu aux conditions contractuelles, taxes et supplément compris. Le transporteur aurait été plus avisé de faire valoir à un stade antérieur ses exigences financières. Certains voyageurs exagèrent en se présentant à l'envol encombrés de bagages trop pondéreux. Les agents du transporteur ne font pas toujours preuve de doigté. Le transporteur aurait pu accepter la passagère à bord en exigeant qu'elle laisse à terre le supplément de bagages. Mieux encore, il aurait dû assurer le transport, mais refuser de livrer les bagages à l'arrivée (s'il s'agissait de bagages de soute) en se prévalant d'un droit de rétention.

L'annulation du vol, le passager renonçant au voyage
Quand le passager, suite à une décision unilatérale d'annulation du vol prise par le transporteur, renonce purement et simplement au transport, la plupart des décisions placent le contentieux en termes de responsabilité relevant des dispositions de la CM propres au retard.
C'est ainsi qu'une décision de la juridiction de proximité de Strasbourg du 26 janvier 2015 affirme que si la CM ne comporte pas de dispositions expresses portant sur l'annulation du vol, ses dispositions concernant le retard sont a fortiori applicables en cas d'annulation.
Proposition contestable. La CM ne constitue pas un dispositif complet régissant la totalité des hypothèses où la responsabilité du transporteur aérien pourrait être invoquée, elle ne vise que le dommage corporel, les pertes des bagages et des marchandises ainsi que le retard des passagers, bagages, marchandises. Quand le passager ne reçoit aucune prestation de transport, il est difficile de parler de retard, il faudrait dire que les cas d'inexécution non visés par la CM ne relèvent pas de la convention de droit uniforme qui s'est abstenue de poser des normes dans une telle hypothèse mais du droit commun.

La jurisprudence américaine serait dans le même sens. Cf. la thèse de Laurent Chassot, n°813

Le dommage réparable.
La Cour de cassation dans un premier temps prenait en considération, quant à la réparation, le seul dommage prévisible en se fondant sur la solution donnée, à défaut de précision donnée par le droit uniforme, par l'art. 1150 du code civil
(Cf. un retard en droit ferroviaire, des passagers de Saint Nazaire se rendant à Cuba arrivant en retard à Paris Montparnasse et manquant le départ de l'avion prévue à Orly, Com. 28 avril 2011, Responsabilité civile et assurances, juillet 2011, comm. 242 par Sophie Hocquet Berg ; voir la littérature relative à cet arrêt citée par Thomas Genicon, Revue des contrats, juillet 2014, n° 110 k3 note 18).
La solution est peu favorable aux victimes, le transporteur faisait valoir qu'était seulement entrée dans le champ contractuel l'éventualité d'un préjudice lié au retard d'une banalité parfaite : une gêne momentanée sans gravité particulière. Le passager ne pouvait pas faire valoir qu'il avait manqué un rendez- vous important, ou qu'il n'avait pas pu se présenter à un concours capital pour la suite de ses études.
La Cour de cassation dans un arrêt du 2 avril 2014 s'est faite peut-être plus accueillante pour les victimes du retard.

Voir le développement concernant la réparation, cf. infra.

La relation entre la solution européenne accordant une indemnité au passager parvenant avec retard à destination et la solution inscrite dans la convention de Montréal accordant au passager un droit à indemnité plafonnée pour compenser le dommage résultant du retard dans le transport.
La recherche d'une harmonie de solutions
Les deux mécanismes d'indemnisation s'excluent-ils l'un l'autre ou peuvent-ils être cumulés ?
Le cumul entre le règlement de 2004 et la CM est autorisé.
Le passager peut cumuler le bénéfice du système consumériste européen avec les principes issus de la Convention de Montréal.
C'est ce qui ressort de l'article 12 § 1° du règlement de 2004 : qui dit s'appliquer sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire.

Le cumul ou non des indemnités
« L'indemnisation accordée an vert du présent règlement (de 2004) *peut* être déduite d'une telle indemnisation ».
Si le passager a bénéficié d'une indemnisation accordée par le transporteur sur le fondement du règlement européen de 2004, le montant des dommages- intérêts accordé sur le fondement du droit commun est éventuellement déduit du montant de l'indemnisation, le juge peut opérer une soustraction. Il n'y aurait pas pour lui obligation.
Il faut cependant tenir compte que dans le droit de la responsabilité civile, un principe général interdit à la victime d' obtenir une indemnité supérieure au dommage effectivement subi. Le mécanisme de la responsabilité civile ne doit pas parvenir à son enrichissement.

Voir la décision précitée du juge de proximité d'Aulnay- Sous- Bois qui accorde le cumul de l'indemnisation de droit européen et l'indemnité plafonnée prévue par la CM.

Ces questions -là recevront éventuellement un éclaircissement en provenance d'une décision de la CJUE sollicitée par le Handelsgericht de Vienne, voir la demande de décision préjudicielle du 29 décembre 2014, Stephan Naumann c. Austrian Airlines, C-512/14, JOUE du 16 mars 2015, C 89/11.

B. Le retard des bagages

Hypothèse banale : les bagages sont distraits, ils ne suivent pas le passager, ils prennent un autre chemin, le passager en obtiendra livraison plusieurs jours plus tard à son domicile ou à son hôtel.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de bagages déclare l'article 19 CM.

Il ne s'agit cependant dans toutes ces hypothèses de retard que d'une présomption simple de responsabilité.

C. Le retard des marchandises

SECTION II. LES CAUSES D'EXONERATION DE RESPONSABILITE

Dans le système de la CV, en voie d'obsolescence, le transporteur est présumé responsable en cas d'accident ou d'incident, c'est un système à base de faute et de responsabilité présumées. Le transporteur n'y est cependant tenu que d'une obligation de moyen, il peut renverser la présomption de responsabilité, il peut s'exonérer aisément en établissant de sa part l'observance de la due diligence.

Avec la convention de Montréal, au domaine d'application croissant, les solutions sont plus sévères pour le transporteur qui ne peut obtenir son exonération de responsabilité que dans un nombre limité d'hypothèses.

Nous évoquerons également, à côté du droit uniforme, les éléments qui permettent au transporteur aérien d'échapper au paiement de l'indemnisation forfaitaire prévue par le droit européen en cas d'annulation de vol ou de retard prolongé à l'arrivée.

Sous - Section I. Les causes générales d'exonération

Ce sont des cas où le transporteur obtient son exonération parce que la survenance du dommage n'est pas étrangère à la victime, qu'il s'agisse d'un passager ou d'un expéditeur.

§ I. Le fait contributif de la victime

Le fait ou la faute de négligence causale ou contributive de la victime

L'article 20 CM envisage l'hypothèse où une personne demande réparation et où le transporteur fait la preuve que c'est la négligence ou un autre acte ou omission de cette personne qui a causé le dommage ou qui y a contribué.
Le transporteur est alors exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué.
On remarque que l'article 20 prend en considération, non seulement la négligence de la victime, mais plus largement un acte ou une omission de celle-ci, qui n'est pas nécessairement fautif.
Il convient donc de retenir comme cause d'exonération tout fait fautif ou non de la victime ayant contribué à la survenance du dommage.

§ II. Le vice des bagages ou des marchandises

Article 17 § 2, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des **bagages.**
L'annexe parle de bagages défectueux.

Article 18 § 2, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la **marchandise** résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :
a) la nature ou le vice propre de la marchandise
b) l'emballage défectueux de la marchandise …

Sous - Section II. Les causes d'exonération en recul : les séquelles de la force majeure

Il convient de distinguer selon qu'on est en présence d'un accident mortel ou corporel, d'une perte des marchandises ou de retard.

§ I. Le système à double détente fondé sur l'étendue du dommage en cas de mort ou de lésion corporelle : article 21 § 2 CM

Entre en jeu l'évaluation du dommage, selon que le montant du dommage est inférieur ou supérieur à un certain seuil.
Nous avons là une atteinte indirecte à la restauration du principe de la réparation intégrale. Le transporteur reconnu responsable doit théoriquement réparation intégrale, il continue cependant à pouvoir s'exonérer sous certaines conditions (absence de faute, faute d'un tiers) et partiellement lorsque le dommage atteint un certain montant.

- Le domaine de l'exonération

  Tout dépend du montant du préjudice souffert par la victime, inférieur ou supérieur à 113 100 DTS.
  Il convient donc de procéder à l'évaluation du montant du dommage.

a. 1° hypothèse : les dommages ne dépassent pas 113 100 DTS par passager

Le transporteur est alors tenu d'une obligation stricte de garantie, il ne peut pas exclure sa responsabilité, la CM a adopté le système de la responsabilité absolue, c'est un système de responsabilité sans faute, article 21 § I.
Le transporteur est tenu à concurrence de ce chiffre d'indemniser. Ce chiffre vaut par passager.
En cas de mort, les victimes par ricochet et autres ayants droit se partageront ce montant.

b. 2° hypothèse : les dommages dans la mesure où ils dépassent 113 100 DTS par passager.

Le montant des dommages subi par la victime ou les victimes par ricochet excède 113 100 DTS.

Le texte aurait pu se prêter à une double lecture, l'une littéraliste, l'autre plus favorable à la victime et correspondant à l'intention des rédacteurs de la CM.

Première interprétation simpliste fondée sur une lecture littérale de l'article 21. Le texte prend en considération les dommages selon qu'ils dépassent ou qu'ils ne dépassent pas le seuil fatidique qui était dans un premier temps de 100 000 DTS. Si le préjudice est moyen et ne dépasse le seuil, le système de la garantie joue à plein.
La difficulté concerne l'hypothèse où le préjudice est important et excède le seuil.
On pourrait se fonder sur l'article 21 § 2 qui décide que le transporteur n'est pas responsable des dommages (en cas de mort ou de lésion corporelle) *dans la mesure* où ils dépassent 113 100 DTS, s'il prouve etc… On affirmerait alors que, du moment que les dommages subis par la victime dépassent le seuil, le transporteur dispose pour le tout de la faculté d'exonération prévue par l'art. 21 § 2. Le petit dommage serait réparé intégralement. Face à un dommage important, le transporteur pourrait échapper à toute obligation d'indemniser, la survenance du dommage ne lui étant pas imputable.

Cette interprétation défavorable aux victimes n'a jamais été soutenue. Il faut interpréter l'art. 21 dans l'hypothèse d'un préjudice d'un montant élevé comme établissant un fractionnement du dommage. Il y a la partie du dommage inférieure au seuil, il y a la fraction supérieure au seuil.
Pour la fraction du dommage inférieure au seuil, c'est le système de la garantie qui fonctionne. La victime sera toujours indemnisée, quelle que ce soit la cause de l'accident, dans la limite des 113 100 DTS. La victime dispose d'un acquis intouchable.
En revanche, si la totalité du dommage excède le seuil, le transporteur peut faire usage de la faculté d'exonération que lui confère l'art. 21 pour la fraction du dommage dépassant le seuil. Le transporteur n'accordera alors qu'une réparation partielle et non intégrale.

La disposition conventionnelle n'est pas excellemment rédigée. Au lieu d'écrire dans la mesure, il aurait été plus simple d'écrire que pour la fraction ou pour la portion du dommage excédant 113 100 DTS, le transporteur bénéficie d'une faculté d'exonération.
L'annexe figurant dans le règlement de 1997 modifié le 13 mai 2002 et contenant l'information à dispenser aux voyageurs ne laisse pas place au doute, elle parle de tout dommage à concurrence de 100 000 DTS.
La Cour de cassation dans un arrêt rendu par la première chambre civile le 15 janvier 2014, n°11-24522, Clunet avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, valide l'octroi d'une provision jusqu'au seuil, mais avalise le refus d'une provision excédant le seuil, l'idée est qu'il faut attendre le procès sur le fond et voir si le transporteur tentera et parviendra à se dégager. C'était l'interprétation de la cour d'appel d'Aix, sans qu'il y ait eu, semble-t-il, débat sur ce point.

La convention de Montréal prend ici le relais d'une solution acquise dans le cadre d'accords inter-compagnies conclus sous l'égide de l'IATA, d'abord l'IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability, accord conclu à Kuala Lumpur le 31 octobre 1995 et l'accord complémentaire de Miami du 2 avril 1996, qui distinguaient nettement au sein du dommage la partie indemnisable de droit, jusqu'à 100 000 DTS, la partie sujette à exonération au-delà.
Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, 2° édition, n° 187

- Le procédé de l'exonération

La preuve de la rupture de la causalité

i. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le dommage n'est pas dû à un acte, à une omission, à

une négligence du transporteur ou de ses agents.
Le transporteur ne s'exonère donc qu'en prouvant son absence de faute ou de fait causal et en établissant ainsi qu'il est étranger à la survenance du dommage.
Cette preuve négative de l'absence de culpabilité est dans la pratique difficile à administrer, sauf s'il est établi que la cause du dommage se trouve dans un fait unique, à la survenance duquel le transporteur est radicalement étranger.

Le tribunal pour statuer se devra d'analyser les différentes circonstances ayant conduit à la catastrophe aérienne.
Si la conduite, l'attitude ou la faute de l'équipage ou de la compagnie apparaît parmi les facteurs du dommage, toute exonération est exclue.

[On remarquera que le considérant 11 du règlement de 1997 modifié en mai 2002 surenchérit en prétendant que le transporteur communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'art. 21 § 2, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.
On comprend mal l'intérêt d'une telle précision.
Soit on est en présence d'un transport interne, c'est alors une directive donnée à l'interprète de n'admettre l'exonération qu'avec parcimonie.
Soit le transport est international mais n'entre pas dans le domaine de la CM, le règlement y soumet le transporteur titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en conformité avec le droit européen, la directive s'adresse au juge européen.
Soit le transport est de plein droit international car reliant deux aérodromes de deux États distincts ayant adhéré à l'Union de Montréal, l'observation est alors déplacée, le magistrat évalue le bien ou le mal fondé de la prétention d'exonération en fonction du texte de l'art. 21. Il n'a pas à tenir compte des directives d'interprétation d'un législateur inférieur qui fait un zèle intempestif de maître d'école et sort de sa compétence.]

Que décideront les tribunaux dans l'affaire de l'accident du Rio/Paris de 2009 ? Le transporteur, cf. infra, ne semble pas prêt à accorder réparation intégrale. L'équipage aurait eu une réaction inappropriée face à la perte d'indication des vitesses de l'avion à la suite du givrage des sondes Pitot. La responsabilité totale ou partielle sera-t-elle reportée sur le constructeur Airbus ? À suivre.

ii. Le transporteur s'exonère également s'il établit que le dommage résulte du fait (exclusif) d'un tiers.

Il ne semble pas que la jurisprudence ait fréquemment fait appel depuis l'entrée en vigueur de la convention de Montréal à ce mécanisme d'exonération, que certains, comme l'éminent professeur Jean- Pierre Tosi, estiment plus indulgent que le précédent.

M. Laurent Tran dans sa thèse soutenue devant la Faculté de Genève cite cependant, n° 681, une décision américaine ayant admis en 2010 le moyen d'exonération partielle à l'avantage d'American Airlines. Un passager s'était levé pour prendre son ordinateur portable, alors que le signal « attachez vos ceintures » était allumé. L'ordinateur tombe sur la tête d'un passager. L'équipage est exempté de toute faute.
La victime pouvait songer à actionner le passager maladroit et désobéissant.

Quid dans l'hypothèse où un passager perturbé donne la mort à l'un des passagers ?
Quid dans l'hypothèse de fanatiques semant la terreur à bord ?

Un agent du transporteur ne peut être réputé tiers.
On songe à l'accident qui aurait été provoqué par le co-pilote d'un avion exploité par la filiale à bas coût de la Lufthansa se rendant de Barcelone à Düsseldorf, la compagnie ne saurait s'exonérer en plaidant le fait exclusif de son salarié.

§ II. L'exonération en cas de dommage aux marchandises au titre d'un fait de guerre ou d'un acte de l'autorité publique.. article18 § 2 lettres c et d

Le code de l'aviation civile maintient dans son article L. 321-6 non abrogé la fonction exonératoire au jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef, le transporteur n'engage pas alors sa responsabilité envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. La solution semble limitée au transport interne et ne concerne pas le transport de marchandises relevant de la convention internationale.

§ III. L'exonération en cas de **RETARD** des passagers, bagages et marchandises

Les solutions du droit européen sont moins indulgentes pour le transporteur aérien que celles prévues par la convention de Montréal.

A. Le dispositif consumériste **européen** en cas d'annulation de vol ou de retard du passager.

L'incidence des *circonstances extraordinaires et inévitables*

La survenance de circonstances extraordinaires inévitables dans la survenance de l'incident moratoire permet sous certaines conditions au transporteur, non d'échapper à toute obligation, mais d'échapper à l'obligation d'indemniser la victime de l'annulation ou du retard important à l'arrivée.

Primo, ces circonstances extraordinaires sont sans conséquence sur l'obligation d'indemnisation mise à la charge du transporteur en cas d'un refus d'embarquement, non légitimé. Cf. conclusions Yves Bot, 19 avril 2012, affaire Finnair c. Lassooy et l'arrêt du 4 octobre 2012. La solution est conforme au règlement pris à la lettre.

(On a vu supra que certains refus d'embarquement étaient légitimes, car ils étaient justifiés, le transporteur était raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, le passager étant alors privé du statut protecteur, aucune indemnité n'est due)

De telles circonstances extraordinaires écartent en revanche l'obligation, pour le transporteur, d'indemniser le passager. Le voyageur est privé en présence de circonstances extraordinaires établies par le transporteur du droit à indemnisation qui joue en principe en présence d'une annulation de vol.

L'article 5 § 3 énonce :
« Un transporteur n'est pas tenu de verser l'indemnisation s'il est en mesure de prouver
Que l'annulation est due à des *circonstances extraordinaires*
Qui n'auraient pas pu être *évitées*
Même si toutes les *mesures raisonnables* avaient été prises».

Il faut se demander quelle a été la cause de l'annulation ?

Si cette annulation était due à des circonstances, des circonstances qui sont extraordinaires et qui étaient inévitables, le transporteur doit échapper au paiement de l'indemnisation.

- Caractère extraordinaire des circonstances génératrices de l'annulation

- Circonstances inévitables
Même si le transporteur avait pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter, le vol aurait tout de même dû être annulé.

Ces circonstances exceptionnelles écartent également, d'après l'arrêt Sturgeon, l'octroi de l'indemnisation prévue par cet arrêt célèbre et controversé en cas de retard important à l'arrivée.
L'annulation de vol et le retard sont donc soumis à un régime identique quant à l'incidence du fait justificatif.

Il en résulte que si le transporteur est en mesure de s'exonérer au titre de la survenance de circonstances extraordinaires ayant mené à l'annulation d'un vol, le transporteur échappe non seulement sur le terrain civil à

l'obligation de payer l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement européen, mais encore il peut faire annuler la décision ministérielle lui infligeant sur le fondement de l'article R. 330-20, 6° CAC une amende administrative pour méconnaissance du dispositif communautaire.
La présence ou de l'absence de circonstances extraordinaires relève ainsi tout aussi bien de l'appréciation de la juridiction civile que de la juridiction administrative saisie d'un recours contre la sanction infligée par le ministre de l'aviation civile. Des divergences d'appréciation ne sont pas d'ailleurs à écarter entre les deux ordres de juridiction.
Il ne semble pas que l'appréciation opérée par le juge administratif lie la juridiction civile. L'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'opère pas en une telle hypothèse. Le juge administratif n'a pas l'autorité du juge répressif.
Consulter l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris rendu le 10 février 2014, n° 12PA03835 (la société easyjet tentait pour échapper à l'amende administrative de faire état de circonstances extraordinaires justifiant l'annulation des vols, elle se contentait seulement de produire des copies d'écran faisant état d'incidents techniques et d'une grève, éléments insuffisants pour obtenir l'exonération), ainsi que celui rendu le 3 mars 2014, n°12PA02993.

La notion des circonstances permettant l'exonération

L'exonération relève d'une double condition.

. Il faut d'abord la présence de circonstances extraordinaires
L'annulation du vol résulte d'événements qui sortent de la routine quotidienne, qui ne relèvent pas de l'ordinaire. Il faut des événements exceptionnels.
C'est une condition proche de la 1° caractéristique en France de la force majeure : l'imprévisibilité.

. Toutes les circonstances extraordinaires ne sont pas forcément exonératoires.
Il faut pour s'exonérer que le transporteur établisse en sus / que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées / même s'il avait pris des mesures adaptées à la situation.
Les circonstances ayant conduit à l'annulation du vol ne pouvaient pas être évitées, même si le transporteur avait pris des mesures raisonnables pour les contourner.
L'homme le plus raisonnable de la terre aurait été dans l'impuissance de surmonter l'incident.
Ce qui évoque la condition d'irrésistibilité.
La CJUE parle de circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien, point 38 de l'arrêt McDonagh.

Voir la radiation de la demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht de Rüsselsheim en date du 6 mai 2014, Jürgen Kaiser c. Condor, JOUE du 11 août 2014. La juridiction allemande, le 28 janvier 2014, demandait à la CJUE si le transporteur aérien, qui entend se prévaloir de l'exonération, doit prouver qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter les conséquences prévisibles des circonstances exceptionnelles prenant la forme d'une annulation ou d'un retard important, ou bien qu'il ne disposait pas de la possibilité de prendre de telles mesures raisonnables.
Idem avec la radiation effectuée le 23 septembre 2014 dans l'affaire Mandl c. Condor, C 337/14.

Certains interprètes semblent subordonner l'exonération à la prise ou à la tentative de prise de mesures raisonnables pour éviter le retard ou l'annulation.
D'autres estiment au contraire que le règlement ne pose pas cette condition, il suffit que le transporteur établisse que les circonstances (ayant causé le retard ou l'annulation) étaient inévitables, même si les mesures raisonnables pour les éviter avaient été prises, que ces mesures raisonnables ont été en fait prises ou non.

Le tribunal de Rüsselsheim inonde la CJUE de demandes de décision préjudicielle, alors que nombre d'entre elles donnant ensuite lieu à radiation.

On peut citer les hypothèses concrètes où l'exonération est refusée et celles où elle est envisagée.

- Les grèves du personnel

Il faudrait distinguer.

Certains suggèrent de faire un sort à la grève d'entités ou d'entreprises tierces, l'exonération du transporteur y serait facilitée.
On peut citer en ce sens un jugement de la juridiction de proximité de Strasbourg du 26 janvier 2015 qui exonère la compagnie suisse Easy Jet ayant annulé un vol entre Bâle- Mulhouse et Venise à raison d'une grève affectant le personnel de la société d'assistance au sol de l'aéroport Marco Polo, il n'était pas possible d'opérer le vol, la société dont le personnel était en grève effectuant le traitement des bagages ainsi que les opérations de débarquement. Le passager prétendait, quant à lui, qu'il ne s'agissait que d'une grève partielle à 50 %.
(Nous remercions le professeur Théo Hassler de la communication de cette décision d'espèce).
Le transporteur n'avait-il pas la possibilité de faire atterrir l'avion à Milan ou à Vérone et d'acheminer les voyageurs par la route ? À moins qu'il se soit agi d' une annulation de confort, la compagnie préférant annuler le vol, de peur de voir l'appareil pris en souricière de longues heures sur les pistes de l'aéroport au personnel en grève ?

En revanche, en présence d'une grève du personnel volant ou au sol du transporteur dont les vols sont annulés ou retardés, l'exonération serait exclue (on poserait une condition d'extériorité du fait imprévisible et irrésistible) ou à tout le moins très rarement admise.
Lors d'une grève des pilotes d'Air France en septembre 2014, la compagnie obligée d'annuler un grand nombre de vols a déclaré renoncer à se prévaloir du fait exonératoire

- Les données climatiques, ouragans, typhons, orage tropical

L'incidence de la neige.
Le transporteur ne s'exonère pas facilement, il ne suffit pas pour justifier une annulation de vol d'invoquer l'incidence d'une chute de neige à Orly un 20 décembre 2010. Le transporteur doit établir qu'il ne pouvait éviter l'annulation, même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.
I° Civ. 5 mars 2015, n° 14-11066 : la juridiction de proximité avait admis l'exonération, un épisode nuageux inattendu, aucun défaut de vigilance imputable à Air France, l'obligation de sécurité est une obligation prioritaire du transporteur.
Cassation pour défaut de base légale et au rappel de la jurisprudence Wallentin-Hermann.
Motifs impropres à établir que la compagnie n'aurait manifestement pas pu éviter que les circonstances auxquelles était confrontée ne conduisent à l'annulation du vol.

- La fermeture des espaces aériens à raison du principe de précaution lors des éruptions volcaniques et l'interdiction faire aux transporteurs aériens de naviguer dans une bonne partie de l'espace européen

Batteur, Bazin Beust et Raschel, L'éruption du volcan Eyjafjöll, un sujet explosif !, Semaine Juridique G, 21 juin 2010, 707

Arrêt Denise McDonagh c. Ryan air, CJUE 31 janvier 2013, C-12/11, Revue de droit des transports janvier 2013, comm. 9 par Vincent Correia, conclusions Yves Bot du 22 mars 2012

(L'OACI a publié un manuel sur les cendres volcaniques, préconisant de laisser la décision de voler aux exploitants aériens, sous la supervision des autorités publiques, COM 05/12, 5 mars 2012)

- La fermeture temporaire de l'espace aérien : des pannes du système électrique affectant temporairement le système de navigation aérienne, voir infra arrêt EGLITIS

- Les pannes de moteurs et autres problèmes techniques ou mécaniques

Des incidents mécaniques, petits ou graves, peuvent survenir durant le vol, ils peuvent être révélés durant sa préparation et entraîner une décision d'annulation du vol ou son retard.
Les tribunaux pourraient parfois donner le sentiment au profane d'oublier l'impératif suprême de sécurité du vol. La

réparation s'impose dès qu'un problème se présente. Il serait pourtant insensé de faire décoller un appareil présentant un défaut ; en dépit de celui-ci, l'avion peut décoller ; quid si la catastrophe aérienne survient ? Faut-il inciter les transporteurs, soucieux d'éviter le prononcé des pénalités, à faire voler des appareils présentant un défaut jugé bénin et qui se révélera létal ? Il ne faudrait pas que dans certaines hypothèses le consumérisme poussé à l'extrême parvienne à des solutions absurdes.

L'arrêt Wallentin-Hermann c. Alitalia du 22 décembre 2008, C-549/07, Semaine Juridique Edition Générale 4 mars 2009, II, 10044, obs. Petr Muzny, a contribué à fixer la jurisprudence. Une annulation de vol Alitalia est due à un problème technique, une panne de moteur affectant la turbine, sur un vol entre Vienne et Rome ; les voyageurs prennent un autre vol de la compagnie autrichienne, ils manquent leur correspondance à Rome ;
ils parviennent à Brindes /Brindisi avec un décalage horaire de 3 H 40 !
Un problème technique ne relève de circonstances extraordinaires, indique l'arrêt, que si le problème technique découle d'événements qui par leur nature ou leur origine ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappent à sa maîtrise effective.

La CJUE maintient dans le cadre des incidents mécaniques son interprétation stricte des circonstances extraordinaires. On peut citer l'ordonnance rendue le 14 novembre 2014 dans l'affaire C-394/14 opposant trois dames SIEWERT à Condor, Europe janvier 2015 comm. 37 par Valérie Michel, Semaine juridique G, 2 mars 2015.271 ,note de N. Taurand et C. Degert-Ribeiro. Les dames Siewert avaient pris un vol depuis Antalia en direction de Francfort, elles sont victimes d'un retard de 6 H ½ à l'arrivée. Condor refuse d'indemniser : l'avion qui devait effectuer le vol avait été endommagé la veille, il avait été heurté par l'escalier mobile d'embarquement, il avait fallu changer d'avion et le remplacer. La compagnie plaidait la présence de circonstances extraordinaires. C'est cette prétention que refuse d'admettre la cour. Le problème technique trouvant son origine dans le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion est un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien. Un tel événement ne peut pas être qualifié de circonstance extraordinaire.

Un arrêt de la Cour de cassation, 1° chambre civile, 19 mars 2014, n° 12-20917, JCP 2014, 9 juin 2014, 647, note Jean-Jacques Barbieri, Responsabilité et assurances n° 6, juin 2014, commentaire par Laurent Bloch, fait application de la jurisprudence stricte de la Cour de Justice en censurant un jugement ayant relevé Air France de son obligation d'indemnisation forfaitaire à raison d'une panne de moteur survenue à Santiago du Chili à l'avion devant effectuer le vol de retour vers l'Europe.
Le juge de proximité considérait que le transporteur respectait le programme d'entretien des moteurs requis par l'agence européenne de la sécurité aérienne et que la panne de moteur échappait à la maîtrise technique de la compagnie. Il y avait dans le jugement un combiné et de la due diligence et de l'irrésistibilité.
La cassation intervient pour défaut de base légale.

Il est d'abord reproché au juge du fait de ne pas avoir relevé l'existence de circonstances extraordinaires. Une panne inopinée affectant un appareil correctement entretenu au regard des normes de l'agence européenne sur la sécurité aérienne ne saurait valoir circonstances extraordinaires porteuses d'exonération. Le juge aurait dû vérifier que le problème technique en cause (la panne de moteur) découlait d'événements qui par leur nature ou leur origine n'étaient pas inhérents à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien. Ce qui est une expression empruntée à la jurisprudence de la Cour de justice.
Il est ensuite reproché à au juge de proximité de ne pas avoir caractérisé la prise de mesures raisonnables la part du transporteur pour combattre l'annulation du vol.
La Cour de cassation exige donc en sus pour établir le caractère inévitable des circonstances que le transporteur ait pris des mesures raisonnables : il aurait fallu établir que le transporteur s'était efforcé de remédier à la situation en faisant prendre très rapidement au passager l'un des vols suivants opérés par lui-même ou par l'un de ses concurrents desservant la ligne Chili / Europe.
La juridiction de renvoi, si elle suit les directives de la cour suprême des juridictions de l'ordre judiciaire, ne pourra guère faire bénéficier le transporteur de l'exonération.
Les circonstances extraordinaires font apparemment défaut en l'espèce. Ce qui est rédhibitoire.
Il faut également vérifier si la prise de mesures raisonnables aurait pu permettre ou non d'éviter la longue attente du passager à Santiago pour repartir en direction de l'Europe : le transporteur avait-il la possibilité de faire effectuer rapidement la réparation, d'affréter un appareil de remplacement ou de placer ses passagers en souffrance sur les places disponibles existant sur les vols organisés par ses concurrents (en nombre limité).
La solution peut apparaître sévère pour le transporteur, mais elle est dans la droite ligne d'une jurisprudence

européenne d'extrême faveur pour les consommateurs faisant peser sur les compagnies des obligations proches du système de la garantie. Il paraît difficile d'exiger d'un transporteur européen - à moins d'appeler au processus de concentration et de susciter l'apparition sur le marché de l'industrie du transport d'un mega transporteur européen issu de la fusion d'Air France, de la Lufthansa et de British Airlines ! - d'entretenir dans un aérodrome lointain des appareils de rechange aptes à prendre l'envol très rapidement si l'appareil primitivement choisi se trouve pour des raisons techniques en défaut.

On raisonne désormais de façon cynique : le transporteur est débiteur dans la plupart des cas de l'indemnisation prévue en cas de sinistre, il incorpore ce risque dans le prix du billet. C'est la socialisation des risques. On se trouve plus en présence d'un mécanisme d'assurance pour couvrir la prise en compte d'un aléa que de responsabilité classique.

La Cour de Justice admet cependant le caractère extraordinaire de l'événement ayant causé le retard dans des circonstances tout à fait exceptionnelles : si les problèmes techniques découlent d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et qui échappent à la maîtrise de celui-ci.
La cour donne deux exemples.
La révélation que les appareils en service sont atteints d'un vice caché affectant la sécurité des vols : il y a un très grave incident mécanique, il ne faut pas faire assurer le transport par de tels engins mettant en danger la vie des pilotes et des passagers.
La même appréciation vaut en cas d'actes de sabotage ou de terrorisme endommageant les appareils. La police saisirait, peut-on penser, en une telle circonstance les appareils qui seraient ainsi interdits de vol.

Le Rechtbank d'Amsterdam pose le 28 mai 2014 une demande préjudicielle divisée en 10 longues questions. La CJUE se voit requise de faire la glose et d'interpréter la jurisprudence Wallentin, C. van der Lans c. KLM, C-257/14, JOUE du 8 septembre 2014, C 303/12. Plaidoirie jeudi 7 mai 2015.

La jurisprudence administrative française, mettant en œuvre les directives d'interprétation contenues dans la jurisprudence européenne, se montre également sévère pour les transporteurs en cas d'incident mécanique affectant l'avion devant effectuer le vol
CAA de Paris du 3 mars 2014, n° 12PA02993 : le fait brut consiste dans l'annulation par Ryan air le 18 août 2008 d'un vol entre Beauvais et Dublin ; la compagnie irlandaise refuse d'indemniser quatre passagers ; les passagers saisissent d'une plainte les autorités irlandaises, celles-ci transmettant la plainte aux autorités françaises ; le ministre de l'écologie prononce le 7 mai 2010 une amende de 30 000 euros ; la décision ministérielle est annulée par la juridiction administrative du premier degré, la juridiction d'appel rejette le recours formé par le ministre.
L'annulation du vol en cause avait pour origine les dommages causés à l'aéronef devant effectuer le vol par un impact de foudre survenu quelques heures plus tôt sur un vol précédent à l'approche de Dublin. L'appareil avait dû être immobilisé plusieurs jours pour réparation. Le transporteur ne peut être contraint de consentir des sacrifices insupportables eu égard à ses capacités.
Le Conseil d'État annule dans une décision du 27 février 2015, n° 380249, les décisions des juges du fond et rétablit ainsi indirectement la sanction ministérielle.
Reprenant l'arrêt Wallentin-Hermann du 22 décembre 2008, la haute juridiction administrative indique qu'il incombe au transporteur qui entend se prévaloir de telles circonstances extraordinaires d'établir qu'elles n'auraient pas pu être évitées par des mesures adaptées à la situation, mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il dispose, sauf en consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de l'entreprise au moment pertinent.
Dans un premier temps, le Conseil d'État annule l'arrêt de la cour d'appel, cette juridiction n'ayant pas justifié sa décision d'exemption du transporteur. Lors de l'incident ayant entraîné l'immobilisation de l'appareil à raison de la foudre, la compagnie avait dix autres appareils immobilisés pour des problèmes techniques. La cour d'appel aurait dû rechercher si la compagnie n'aurait manifestement pas pu éviter que les circonstances auxquelles elle était confrontée ne conduisent à l'annulation du vol.
Le Conseil d'État dans un second temps, règle, au nom de l'intérêt de la justice, comme l'autorise l'article L. 821-2 du code de justice administrative, l'affaire au fond. Lorsqu'un vol est annulé à la suite de la mise hors service de l'appareil qui devait l'effectuer, le transporteur qui entend s'exonérer doit établir qu'aucune mesure raisonnable ne lui aurait permis d'éviter la mise hors service de l'appareil ou de procéder à un réacheminement rapide des passagers vers un vol de substitution. L'indisponibilité de l'appareil était connue quatre heures avant l'heure de départ. Les faits n'établissent pas que l'organisation d'un vol de substitution aurait été impossible ou aurait entraîné des

conséquences financières insupportables. La décision ministérielle se trouve ainsi justifiée.
L'arrêt du Conseil d'État est intéressant en ce qu'il indique implicitement ce que doit faire une compagnie face à une indisponibilité d'appareil. Assurer un vol de substitution, en affrétant un appareil aérien susceptible d'assurer le vol annulé auprès des professionnels ayant des appareils disponibles. La décision aurait peut-être été différente si la compagnie irlandaise avait établi l'impossibilité de se procurer dans un délai raisonnable un avion de remplacement. La compagnie a tout intérêt pour se ménager la possibilité d'exonération d'établir qu'elle a fait diligence pour tenter de surmonter l'incident technique.
L'exonération au titre des pannes de moteur et des incidents techniques ne devrait jouer qu'à la marge.

- La « réserve de temps »
  Qu'entendre par cette expression guère parlante ?

On s'est posé la question de savoir si le transporteur serait encore en situation de bénéficier de l'exonération dans l'hypothèse où il n'aurait pas planifié des moyens en temps utile pour pouvoir assurer le vol, une fois que les circonstances extraordinaires auraient pris fin. La question a été posée dans l'affaire Andrjs Eglitis, C-294/10, qui a donné lieu à un arrêt rendu le 12 mai 2011 par la CJUE, Revue de droit des transports, juillet 2001, comm. 117 par Loïc Grard. Il s'agissait d'un vol entre Copenhague et Riga devant être assuré par la compagnie Air Baltic. Les passagers avaient pris place dans l'avion, mais des pannes de courant ont entraîné la défaillance des radars, l'espace aérien de la région de Malmö a été fermé temporairement, le vol a été annulé et les passagers ont quitté l'avion. Les requérants prétendent que si le vol avait été annulé c'est que l'équipage ne pouvait pas compte tenu de son service effectuer le vol à une heure tardive. Ils soutiennent que le transporteur aurait dû mettre en réserve des moyens suffisants pour pouvoir assurer le vol dans les deux heures suivant l'heure de décollage initiale. C'est poser l'exigence ou non de la « réserve de temps ».
La CJUE énonce que le transporteur doit au stade de la planification du vol tenir compte du risque de retard en cas de survenance de circonstances extraordinaires. Il appartient au juge national d'apprécier dans chaque espèce si le transporteur a pris les mesures adaptées. On ne peut pas de manière générale imposer à tous les transporteurs, au titre des mesures raisonnables, une réserve de temps minimale, si des circonstances extraordinaires surviennent. Le transporteur doit prévoir une certaine réserve de temps lui permettant si possible d'effectuer le vol, une fois les circonstances extraordinaires finies. Même si cette réserve de temps est exigée, on ne saurait imposer au transporteur des sacrifices insupportables au regard de ses capacités.
Il y a là des directives de teneur générale à apprécier cas par cas par le juge national.

La Cour de Justice n'est pas une juridiction chargée de juger le fait, elle n'agit pas ici comme tribunal de cassation qui censurerait une décision infondée ou non argumentée, elle intervient avant toute décision définitive comme interprète d'une norme objective, en l'occurrence le concept de circonstances extraordinaires et inévitables, qui est une règle standard, dont l'application devrait être largement abandonnée au gré de la particularité des espèces entre les mains du juge du fait comme tel soumis au contrôle de sa cour suprême nationale. On voit là la limite du système de la demande de question préjudicielle.
(On peut également faire remarquer, transposant le propos de M. ZENATI traitant de la procédure d'avis devant la Cour de cassation, D. 1992 Chr. 248, que le procédure préjudicielle déforme la pratique habituelle de formation de la jurisprudence faite de lenteur et de tâtonnements , le droit du juge se nourrit de procès et de débats, le juge de cassation ne statue ordinairement que lorsque l'affaire a donné lieu à débats devant les juridictions du fond. Devant la CJUE le débat est aseptisé, il n'est pas toujours assez mûr, le juge national auteur du renvoi, s'il s'agit d'une juridiction inférieure, s'abstient de trancher la question en droit, transmettant cette mission à la juridiction européenne. Le juge européen ne statue pas sur les faits, ils lui sont notifiés, mais il ne les certifie pas, manque l'adéquation entre le fait et le droit. La CJUE risque de rendre une décision prématurée, fixant une orientation jurisprudentielle qui peut se révéler ultérieurement mal venue, mais que la haute juridiction désireuse de ne pas se déjuger répugnera à abandonner)

La situation des interruptions de vol par ricochet. Un incident frappe un aéronef. Les vols subséquents sont affectés. Ils sont annulés ou à tout le moins retardés.
Les circonstances extraordinaires doivent-elles se rapporter directement au vol réservé ?
Quid lorsque ces circonstances extraordinaires sont survenues lors de trajets préalables ?
Les interventions d'un tiers agissant sous sa propre responsabilité comme une autre compagnie ou l'exploitant de l'aéroport peuvent-elles valoir circonstances extraordinaires ?
La juridiction de Rüsselsheim a eu maintes occasions de saisir la CJUE de demandes de question préjudicielle portant sur ce thème, l'immense majorité se clôturant par une radiation.

La noria continue.
La CJUE aura bien un jour l'occasion de rendre l'oracle.
Demande de décision préjudicielle, Sandy Siewert c. Condor, affaire C-394/14, demande du 18 août 2014, JOUE du 20 octobre 2014, C 372/11 : les circonstances extraordinaires doivent-elles se rapporter directement au vol réservé ?
Affaire C-382/14, Juergen c. Condor. Demande du 11 août 2014, JO du 8 décembre 2014, C 439/16
La même demande de décision préjudicielle revient le 29 août 2014, affaire C-412/14, Dagmar et Rudi Wedel c. Condor, JOUE du 15 décembre 2014. Sur demande de l'Amtsgericht de Rüsselsheim. Affaire radiée, 14 janvier 2015.

La demande de décision préjudicielle posée par le Landgericht de Hanovre le 6 juin 2014, Smets, Vereijken c. TUI, C-279-14, devrait permettre à la CJUE de juger la façon dont le transporteur gère la crise née de la grève du personnel.
En cas de grève, le vol convenu soit est annulé, soit donne lieu à un retard prolongé. Le transporteur a pourtant l'obligation d'acheminer les passagers en souffrance à destination.
Comment va-t-il procéder, d'autant que cette grève peut avoir désorganisé toute une série de vols qui avaient été programmés ?
Dans l'espèce en cause, il semble, si on comprend bien la situation de fait, qu'une grève s'était produite. Le transporteur avait volontairement fait monter sur les vols ultérieurs les passagers dont le vol avait été perturbé du fait de la grève, de telle sorte que des passagers ayant retenu sur des vols postérieurs s'étaient trouvés à leur tour victimes d'un retard. La compagnie avait transporté en premier les voyageurs victimes directes de la grève. La compagnie pouvait-elle obtenir sa justification à l'égard des passagers transportés avec retard dans un second temps ? On avait déshabillé Paul pour vêtir Pierre. Qui doit- être transporté le premier ? Le passager qui passe au second rang est-il en condition d'obtenir l'indemnisation ou le transporteur peut-il obtenir sa libération en plaidant la présence de circonstances extraordinaires inévitables, le juge lui laissant toute latitude pour déterminer l'ordre dans lequel les voyageurs des différents vols seront acheminés à destination ? Y a- t-il au contraire un ordre à établir pour acheminer les passagers en attente ?

Notation importante.
Les dispositions permettant au transporteur de s'exonérer en invoquant la survenance de circonstances extraordinaires rendant inévitable l'annulation du vol ne concernent que la levée de l'obligation d'indemnisation forfaitaire.
Les autres obligations imposées au transporteur aérien subsistent.
Maintien des obligations d'assistance en dépit de la présence de circonstances extraordinaires : restauration, hébergement à l'hôtel.
Ce sont des obligations légales mises à la charge du transporteur lors de la survenance de certains incidents du transport.
CJUE 31 janvier 2013, C-12/11, McDonagh (fermeture de l'espace aérien, éruption volcanique), Revue de droit des transports janvier 2013, comm. 9 par Vincent Correia
Les conclusions Bot du 22 mars 2012
Cette jurisprudence a un coût financier indéniable pour les compagnies.

Certains évoquent la possibilité de faire bénéficier les transporteurs aériens ayant accompli leurs obligations d'assistance d'aides publiques. Voir Loïc Grard, Retombées juridiques européennes d'une éruption volcanique, Revue de droit des transports, juillet 2010, repère 7.

Même si l'annulation ou le retard procède de circonstances extraordinaires inévitables, le voyageur quant à lui continue à bénéficier de l'option qui doit lui être offerte de choisir entre le remboursement du billet ou la fourniture d'un vol de remplacement dit de réacheminement. Cf. supra.

B. Le système issu de la convention de Montréal

Quid dans les hypothèses où la victime du retard place sa demande sur le fondement de la convention de Montréal ? Le transporteur auteur du vol retardé est- il habilité à s'exonérer ?

La CM assure dans ses très grandes lignes, dans son article 19, le maintien des anciennes solutions en matière de retard, le transporteur est admis à s'exonérer relativement facilement du moment qu'il établit qu'il n'est pas en faute.

Le transporteur est présumé responsable des conséquences du retard.

Mais il peut renverser dans certaines hypothèses la présomption de responsabilité et de faute pesant sur lui.

Deux causes d'exonération sont prévues par l'article 19 :

. La due diligence : le transporteur prouve avoir pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage

. La force majeure (impossibilité de prendre les mesures)

1° Civ. 13 mars 2013, n° 09-72962 : l'annulation d'un vol de passagers devant se rendre depuis Bordeaux à un match à Rome à 14 H, l'embarquement était prévu à 8 h à Bordeaux, l'avion n'est pas présent à l'heure dite. La cour de Bordeaux exonère l'agence de voyages, force majeure, l'avion était la veille à Rennes, il devait se rendre à Roissy pour être aménagé en transporteur de passagers, brouillard à Roissy, l'avion n'a pas pu arriver depuis Rennes dans les temps. Cassation sur le fondement de l'article 19 CM et pour défaut de base légale. Motifs insuffisants à caractériser la réunion des conditions exigées par l'art. 19 pour accorder à un transporteur aérien le bénéfice de l'une ou de l'autre des causes d'exonération de responsabilité qui y sont prévues. La Cour de cassation émet des doutes sur la réelle diligence du transporteur ou sur la présence d'un cas de force majeure, le contexte semble attester d'une certaine légèreté du transporteur contractuel, agence ayant affrété un appareil aérien qui n'arrive pas à temps à l'aéroport de départ.
La Cour de cassation n'est pas disposée à ce que le transporteur s'exonère trop facilement.

LA REPARATION

Certains chiffres figurant dans la convention de Montréal demandent à être mémorisés.

Le seuil de 113 100 DTS en matière de mort ou de lésion corporelle.
En deçà, règne le système de la garantie. Au-delà, des possibilités d'exonération sont offertes au transporteur.

Retards subis par les passagers : un plafond de 4694 DTS, qui saute en cas de faute inexcusable du transporteur

Perte ou retard des bagages : un plafond de 1131 DTS par passager, qui saute en cas de faute inexcusable du transporteur

Perte ou retard des marchandises : un plafond de 19 DTS par kg, qui est un plafond en principe intangible.

Section III. Le principe de réparation

Nous supposons que le demandeur a établi les circonstances permettant d'engager la responsabilité du transporteur et que celui-ci n'est pas parvenu à s'exonérer.
Le transporteur responsable doit réparer le dommage.
La notion de dommage ou de préjudice : conceptualisation par le droit uniforme ou par la loi locale ?
Classiquement on s'en tenait à la conception du juge saisi ou mieux encore à la loi interne applicable au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur. Limitation de la réparation au préjudice prévisible, art. 1150 du code civil.

Évolution des idées, la Cour de Justice a eu l'occasion de préciser que le préjudice visé par le texte uniforme vise aussi bien le préjudice matériel que le préjudice moral. Les termes préjudice et dommage visés au chapitre III de la convention de Montréal doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale, attendu 40 de l'arrêt Sousa Rodriguez du 13 octobre 2011 citant l'arrêt Walz du 6 mai 2010. On a le sentiment que la jurisprudence européenne initie le processus de construction du concept autonome de préjudice ou de dommage au sens de la convention de Montréal. La récente jurisprudence de la Cour de cassation est à l'unisson.

L'évaluation du dommage
Réparation plafonnée ou réparation intégrale
Dans le système de la CV, le transporteur, au-delà d'un certain plafond, exprimé en francs or, n'était pas tenu de réparer, l'indemnisation n'était alors que partielle.
Il y avait cependant un retour au principe de la réparation intégrale en cas de faute grave du transporteur (ou de ses préposés).

La CM fortifie la situation des passagers en cas de mort ou de lésion corporelle. Le transporteur déclaré responsable est tenu à réparation intégrale.
En revanche, en matière de perte ou avarie des bagages et des marchandises, ainsi qu'en cas de retard des passagers des bagages ou des marchandises la réparation continue à être plafonnée. Le plafond est exprimé en DTS.

Sous - Section I. Le retour en droit moderne à la réparation intégrale en cas d'accident corporel

Plusieurs hypothèses doivent être distinguées.

Si le dommage n'excède pas les 113 100 DTS par passager, il y a lieu en ce cas à réparation intégrale.

Lorsque le dommage excède le seuil, il faut distinguer
Si le transporteur n'est pas parvenu à s'exonérer, il doit une réparation totale et intégrale
Si le transporteur est parvenu en revanche à s'exonérer sur le fondement de l'article 21 CM, l'exonération ne produit qu'un effet partiel, la victime ne sera indemnisée qu'à concurrence du seuil de 113 100 DTS. Le transporteur échappe au-delà à toute obligation d'indemniser.

Préjudice de la victime directe et immédiate. En cas de décès de la victime, il y a transmission par la voie successorale de l'action en réparation appartenant au défunt aux héritiers (selon l'Assemblée plénière, 9 mai 2008, la voie civile est la seule ouverte à un demandeur pour exercer le droit à réparation reçu en qualité d'héritier).
Voir l'arrêt de la cour de Fort de France du 25 février 2011, Semaine Juridique G, n° 42, 1118, note Loïc de Graëve, la réparation du préjudice d'angoisse des passagers allant vers une mort certaine.
Eodem sensu : Fort de France, 17 février 2012 : deux arrêts, RG 11/00003 et 11/00094. Réparation du préjudice souffert par les passagers, chute de l'avion, angoisse de la mort certaine, souffrances morales indubitables

Préjudice par ricochet
Préjudice matériel
Préjudice moral : correspondant au choc psychologique et affectif à la suite du décès d'un proche et aux pertes affectives et d'assistance liées à l'absence du défunt. On parlait de pretium doloris.

Sous - Section II. Le maintien de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages et aux marchandises, ainsi qu'en cas de retard des passagers, des bagages et des marchandises

§ I. Le principe : le plafonnement

A. Le retard des passagers :

1. Le système consumériste issu de la réglementation européenne de 2004 remodelée par la jurisprudence Sturgeon, Nelson et leurs épigones

Premier cas. Le transporteur reconnaît les droits des passagers consommateurs : il paie l'indemnisation forfaitaire due au passager en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol, ou de retard au point final de destination.

Seconde hypothèse. Le transporteur méconnaît le dispositif d'esprit consumériste, il finasse. Il viole la réglementation, il est en situation illicite, il doit être sanctionné à raison de la violation de la norme protectrice des intérêts des passagers : l'indemnisation due au passager en cas de non- respect par le transporteur de la législation européenne.
Le passager détient un droit à une indemnisation spécifique découlant du non- respect du droit européen.
Inapplication de la CM.

Se pose parfois en jurisprudence la question d'un éventuel cumul de l'indemnisation due au titre du droit européen en cas d'annulation du vol et de celle issue du droit national. C'est la question classique de la coordination et de l'harmonisation des solutions issues de différents ensembles normatifs.
Voir les questions préjudicielles posées à la CJUE par le Bundesgerichsthof, 30 août 2013, Jubin c. EASYJET, C-475/13, au titre du remboursement de frais de voyages supplémentaires exposés à la suite d'une annulation de vol.
Eodem die, Retzlaff c. easyjet, C-476/13, annulation de vol, frais de voyages supplémentaires, l'indemnisation prévue par le droit national peut-elle être diminuée de l'indemnisation payée en conformité avec le droit européen ?
Radiation, 21 mai 2014, JOUE du 11 août 2014.

Le LANDGERICHT de Francfort sur le Main interroge la CJUE sur la possibilité ou non d'un cumul d'indemnisation. En l'espèce, un tiers avait déjà versé au passager une indemnisation pour retard. Le passager peut-il revendiquer la totalité de l'indemnisation due d'après le droit européen pour retard important ou le versement déjà perçu doit-il être imputé sur le montant de l'indemnisation, 31 juillet 2013, C-431/13.
Le règlement de 2004 admet le cumul, semble-t-il à la discrétion du juge, entre l'indemnisation forfaitaire prévue par le droit consumériste européen et une indemnité obtenue sur le fondement de la convention de Montréal.

2. Le système de la convention de Montréal

La responsabilité du transporteur est limitée, en cas de retard des passagers, à la somme de 4 694 DTS par passager, art. 22 § 1

Le débat autour du dommage prévisible

En droit français interne, la réparation ne porte en matière contractuelle (sauf dol ou faute lourde, 1° Civile, 29 octobre 2014, B., n° 13-21980) que sur le préjudice qui a pu être prévu au contrat, art. 1150 du code civil.

La jurisprudence faisait application, à défaut de précision spécifique contenue dans la CM, de la règle du code civil français : Paris, 4 mai 2011 : un transport entre Paris et Conakry avec correspondance à Casablanca, retard d'une heure au départ d'Orly due à la désorganisation des opérations d'embarquement, le passager manque la correspondance et ne peut parvenir à temps à son mariage qui doit être annulé faute d'époux présent ! Soumission du litige à la CV amendée ; la cour alloue 200 euros au titre des frais d'hôtel et 5000 euros au titre du tracas, préjudice moral ; refus d'accorder des dommages intérêts au titre des frais liés à l'annulation du mariage, le transporteur n'était pas informé de ce mariage, art. 1150, réparation limitée au dommage prévisible.

Olivier Bustin, Les présomptions de prévisibilité du dommage contractuel, D. 2012.238

Que la réparation soit limitée ou non au préjudice prévisible (ceci est une composante du préjudice support de la réparation), nous estimions qu'il était raisonnable - même si la solution devrait demeurer identique – d'écarter la solution dictée par le droit interne et de forger un concept autonome de préjudice réparable dans les termes du droit uniforme. C'est le droit uniforme qui devrait indiquer quel est le dommage réparable.

La 1° chambre civile, dans un arrêt du 2 avril 2014, destiné aux honneurs du Bulletin, RFDA 2014.243 note Fabrice Pradon, a consacré partiellement notre intuition.

L'espèce visait un ménage qui avait l'intention de partir de Marseille pour se rendre en mai 2012 aux îles Maldives. Les époux avaient acquis auprès d'un voyagiste un voyage all inclusive, voyage Paris/Maldives et séjour compris pour 3814 euros. Ils avaient réservé parallèlement un billet Marseille- Paris pour un vol à assurer par Air France pour le prix global aller et retour de 321,06 euros. Ils avaient prévu une correspondance à Paris. Le transport se poursuivait ensuite avec la compagnie Srilankan sur un trajet Paris/ Colombo/ Male aux Maldives. Les deux vols assurés par deux compagnies distinctes étaient totalement indépendants l'un de l'autre. Le retard se produit sur le vol interne Marseille / Paris ; au lieu de partir de Marseille à 10 H 20, le vol Air France décolle à 13 H 35. Les voyageurs manquent ainsi la correspondance, le vol pour les Maldives décollait à 15 H, ils n'arrivent pas à temps.
Les voyageurs prennent alors des billets, pour continuer le voyage, avec la compagnie Emirate Airlines.
Ce qui présente pour eux une dépense supplémentaire.
Les voyageurs demandent réparation sur le fondement de l'art. 19 CM.
Devant la Cour de cassation, la compagnie Air France prétendait que la convention de Montréal était inapplicable, la solution ne devant être donnée que sur le fondement du règlement européen de 2004. Cet argumentaire ne pouvait guère être accueilli, le règlement interprété à la lumière de la jurisprudence Sturgeon n'était pas en mesure d'interdire aux demandeurs de demander réparation en se prévalant du mécanisme du droit uniforme. Les deux mécanismes indemnitaires ne s'excluent pas. Le cumul est envisageable. L'option a fortiori.
Ce qui est plus intéressant c'est la solution donnée quant à la réparation du dommage.
Le juge de proximité de Marseille avait alloué aux époux, dans son jugement du 13 février 2013, 1760,36 euros, ce qui correspondait aux prix de rachat de nouveaux billets d'avion.
La compagnie n'entendait réparer que le préjudice prévisible conformément à l'article 1150 du code civil.
La compagnie Air France prétend qu'elle ne pouvait pas prévoir lors de la conclusion du contrat que le terme du voyage n'était pas Paris, Paris figurant sur le billet comme la destination finale.
La 1° chambre civile écarte la référence au droit interne, l'application des articles 19 et 22 CM est exclusive de celle de l'article 1150. Le préjudice réparable est un concept autonome, propre à la CM, sans qu'il y ait lieu de se référer à la législation interne gouvernant le contrat.
L'arrêt continue, en faisant du droit libre puisque sur ce point la lettre de la CM est muette, en indiquant qu'il résulte des articles 19 et 22 CM que seul le dommage prévisible lors de la conclusion du contrat est réparable. Le dommage imprévisible ne l'est pas.
La solution est semblable à celle du droit français interne, mais la solution repose, si on interprète bien l'arrêt, sur les dispositions du droit uniforme.
Là où la haute juridiction se fait plus innovante et en même temps qu'elle fait preuve d'esprit consumériste, c'est qu'elle instille l'idée qu'il ne faut pas forcément retenir la conception très étroite du dommage prévisible que soutiennent les transporteurs.
Jusqu'alors, on estimait que le transporteur aérien n'avait envisagé comme dommage réparable qu'un dommage relatif à un retard d'un vol, le point de destination de ce vol étant le terminus, sans prolongation aucune et qu'un manquement de correspondance n'était pas prévu. La fourchette d'estimation de la réparation était systématiquement la fourchette minimale.
En l'espèce, la Cour remarque - à tort d'après la note de M. Pradon publiée à la RFDA - que la compagnie n'avait pas tenté de soutenir qu'elle ne pouvait pas prévoir, lors de la conclusion du contrat, que le terme du vol n'était pas la destination finale des intéressés mais que ceux-ci avaient conclu un autre contrat avec une autre compagnie pour poursuivre le voyage. Ce qui limite la portée de l'arrêt.
Il faut bien reconnaître que le transporteur ignore, à moins d'interroger l'ensemble de ses contractants, en délivrant le billet si les voyageurs continuent ou non l'expédition aérienne. Beaucoup de passagers qui font en avion le trajet Marseille- Paris ont certes Paris pour destination ultime. Mais, avec la concurrence du TGV, si on se rend à Paris en avion depuis Marseille, c'est souvent pour prendre à Roissy une correspondance et poursuivre le voyage.
On pourrait tenter de soutenir que l'hypothèse de la correspondance était a priori du domaine de l'envisageable, à moins que le transporteur n'établisse, ce qui est difficile pour lui, qu'en contractant il excluait que le passager continuât son transport. L'hypothèse de la correspondance et du vol ultérieur pourrait être jugée plus crédible. Le montant des dommages -intérêts serait ainsi, même s'il existe un plafond de réparation, plus substantiel.
Ces remarques n'ont cependant qu'un caractère spéculatif dans l'attente de décisions plus probantes.
N'oublions pas cependant que le transporteur a toujours la possibilité en amont d'échapper à la responsabilité pour retard en établissant la preuve de sa due diligence ou le cas de force majeure.

B. La perte ou le retard des bagages, enregistrés ou non

La réparation est limitée à la somme de 1 131 DTS, art. 22 § 2.
C'est un plafond de limitation, le chiffre n'est pas acquis de plein droit et forfaitairement en cas de perte de bagages, le passager demandeur d'indemnité doit établir le contenu des bagages qui ont été égarés et faire la preuve de l'étendue de son préjudice.

L'arrêt Walz c. Clickair, C-63/09, 6 mai 2010, D. 2010.1762, note Jean-Pierre TOSI, Revue de droit des transports juillet 2010 comm. 159 par L. Grard, déjà cité, rendu en matière de transport de bagages indique que le chiffre de la CM concerne globalement et cumulativement aussi bien le préjudice matériel que le préjudice moral subis par le voyageur qui perd sa valise dans un transport entre Barcelone et Porto. La victime ne saurait échapper à ce que le transporteur lui oppose la limite de réparation, quelle que soit la nature du dommage, matériel ou moral.

L'application d'un coefficient de vétusté

Le cas particulier de plusieurs voyageurs enregistrant leurs bagages en commun. Le chef de file ou le chef de famille (sic) procède à l'enregistrement sous son nom de l'ensemble des bagages du groupe familial ou amical. Le calcul de la limite de réparation. Un renvoi préjudiciel par l'audiencia provincial de Barcelona, 1° août 2011, C - 410/11.
Quatre passagers, deux valises, limite : 1131 DTS, ou le double, ou le quadruple ?
L'arrêt du 22 novembre 2012 statue dans cette affaire Espada Sanchez et alii c. Iberia dans le cadre d'un transport entre Barcelone et Paris. Les passagers, père mère deux enfants, demandent le plafond multiplié par 4. Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré, mais cela ne signifie pas que le droit à indemnisation en cas de perte (et la limitation afférente) vaut uniquement au profit du passager ayant enregistré un ou plusieurs bagages. La prise en considération du groupe de personnes voyageant dans le même vol. La CJ reconnaît un droit à indemnisation non seulement au passager qui a procédé à l'enregistrement de son bagage, mais également au passager dont les objets se trouvaient dans le bagage ayant donné lieu à enregistrement (par le chef de file). Chaque passager peut faire valoir son droit à indemnisation, pour le préjudice lui incombant, dans la limite prévue par la convention. Il doit établir que des effets personnels figuraient dans les bagages enregistrés par le chef de famille ou le chef du groupe.
La CJ permet au juge national de tenir compte des circonstances, que les passagers sont membres d'une même famille, ont acheté leurs billets ensemble ou se sont enregistrés au même moment.

La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant l'éventuel paiement d'un supplément.
[L'article 3 bis du règlement n° 2027/97 modifié par le règlement du 13 mai 2002 donne des directives pour le calcul de ce supplément, celui-ci est basé sur un tarif qui est fonction des coûts supplémentaires entraînés par le transport et l'assurance des bagages concernés, en plus de ceux supportés pour les bagages évalués à concurrence de la limite de responsabilité.
Les passagers peuvent demander communication de ce tarif.]
Le transporteur doit en principe, en cas de sinistre, payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée.
À moins qu'il prouve que la somme qui avait été déclarée était supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

C. La perte ou le retard des marchandises

La réparation est limitée dans le système de la convention de Montréal à la somme de 19 DTS par kilogramme, art. 22 § 3

Aix en Provence, 13 mars 2014, Revue droit transports, juillet 2014, commentaire 48 par Ph. Delebecque
(perte de 86 kg de poissons tropicaux en provenance de la Malaisie, montant de la réparation 86 kg x 17 DTS, réformant le jugement rendu en 1° instance accordant une somme supérieure égale au prix d'achat des poissons crevés)

Les conditions générales de transport excluent généralement la réparation des préjudices indirects ou par ricochet. Cette clause serait invalide : Cour de cassation 7 juillet 1998, n° 96-14477.

La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager ou l'expéditeur au moment de la remise des

bagages enregistrés ou du colis au transporteur

En cas de sinistre, l'expéditeur subit un double dommage : la marchandise est perdue ou avariée, il a payé pour rien le prix du transport. Un arrêt de la chambre commerciale, 8 janvier 1985, JCP 1985.II. 20500, note Vincent G., sévère pour les chargeurs, a estimé qu'entrent dans le plafond tous les chefs de préjudice indemnisables, y compris le prix du transport. (La jurisprudence américaine est semblable, voir la thèse de M. Laurent Chassot, note 956). Le prix, c'est un élément du préjudice résultant de l'inexécution du contrat. Un arrêt subséquent de la Cour de cassation amorce une évolution, 1° Civile 14 juin 2007, n° 05-20614, un retard de passagers, les dommages- intérêts sont refusés preuve étant faite de la due diligence, il est précisé que le voyageur n'avait pas demandé le remboursement du prix du billet. À contrario il aurait peut-être pu l'obtenir en tout ou en partie.

§ II. L'éviction du plafond de réparation et le retour à la réparation intégrale

Article 22 § 5

La limitation de réparation était générale dans le système de la CV, elle n'existe plus formellement avec la CM en ce qui concerne la mort ou la lésion corporelle. Elle subsiste pour les autres types de dommages. La réparation est limitée. D'où l'intérêt de la faire écarter dans certaines circonstances.

a. Retard des passagers : la limite de réparation est écartée en cas de dol (qui est l'intention de provoquer un dommage) ou de faute inexcusable (acte fait témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement)
   La Cour de cassation donne une définition abstraite de la faute inexcusable : il n'est pas indispensable d'établir que le transporteur a eu la conscience subjective de la probabilité du dommage, il suffit d'établir que le bon transporteur (transposition du bonus pater familias ou de la bona mater familias) aurait eu dans de telles circonstances la conscience de cette probabilité.
   Cette interprétation donnée en France sous l'empire de la CV pour faire sauter le plafond de réparation en matière d'accident corporel n'est pas retenue en Belgique, voir Naveau, Godfroid et Frühling, n° 226.

b. Idem en cas de perte ou de retard des bagages

c. La perte ou le retard des marchandises

   Dans le système de la CV, la limite de réparation saute en cas de faute inexcusable du transporteur ou de ses agents :
   Lyon, 11 avril 2013, BTL 2013.3460, transport de meubles entre Tunis et Clermont Ferrand, vol dans les hangars de l'agent de handling, les voleurs étaient rentrés sans effraction, la porte était restée ouverte, les superviseurs du site dormaient alors qu'ils avaient été contactés par le centre de télésurveillance. Entre transporteurs et agents de handling, il existe un accord IATA de renonciation à recours et de garantie réciproque, qui ne joue pas en cas de grave négligence.

La CM établit, dans sa lettre, en matière de transport de fret le caractère infranchissable du plafond de réparation, elle refuse en ce cas toute possibilité pour la victime de revenir à la réparation intégrale.

On doit cependant tenir compte des principes supérieurs de l'ordre juridique, la CM n'est pas en soi un système juridique clos étranger à l'influence des grands principes des nations civilisées (sic), nombre de commentateurs suggèrent qu'on puisse faire appel à la maxime «DOLUS OMNIA CORRUMPIT» pour opérer un retour à la réparation intégrale en cas de faute dolosive.
En ce sens :
Labarthe et Noblot, Le contrat d'entreprise, Traité des contrats, LGDJ, 2008, n° 693
Ph. Delebecque, Absence de soins vis-à-vis de la marchandise, Revue droit des transports oct. 2011, comm. 161.
Voir les obs. de Marie Tilche, BTL 2013.627

Ph. Delbecque, Revue droit tr. janvier 2014 commentaire 13

La limite de réparation devrait être cependant maintenue en cas de faute lourde et même de faute inexcusable, où le dol est absent et où il y a seulement une énorme bêtise humaine.
Contra tr. commerce Nanterre, 23 mai 2012, BTL 2012.360

Section IV. L'obtention de la réparation

L'indemnisation s'opère à l'amiable ou sur une base transactionnelle ou bien s'ouvre la marche vers le procès.

Sous - Section I. La phase pré- contentieuse, para- ou extra- contentieuse

A. La défense et la protection, par le droit consumériste européen, des voyageurs victimes d'un retard, d'un refus d'embarquement ou d'une annulation du vol.

L'idéal

Lorsque le transporteur, en présence d'un incident pris en considération par la réglementation européenne, accomplit les obligations de faire mises à sa charge, le droit atteint ses objectifs. Le transporteur a fait nourrir le passager en attente, il lui a offert l'hôtel, il a payé spontanément l'indemnisation due en fonction de la lettre du règlement de 2004 ou inventée par la jurisprudence de la cour de justice. La norme juridique a été fidèlement observée par les sujets de droit.

Les contestations

Il est possible que des désaccords surgissent en cas d'incident entre le transporteur et son client. Celui-ci prétend, sur le champ ou a posteriori, à tort ou à raison, que le transporteur aérien n'a pas accompli les obligations mises à sa charge par le règlement communautaire. Il proteste, il conteste, en bénéficiant éventuellement de l'assistance d'une association de consommateurs. Il n'a pas perçu l'indemnisation à laquelle il prétend avoir droit, il n'a pas reçu l'assistance prévue par le règlement européen, on ne lui a pas proposé un réacheminement, on ne lui a pas remboursé le billet, on ne lui a pas accordé la restauration et les nuitées …

Quelles sont les sanctions encourues par le transporteur désinvolte ?

Le passager dispose de deux possibilités concurrentes : il peut recourir à l'autorité administrative pour tenter d'obtenir satisfaction, il peut faire condamner le transporteur par la juridiction civile à l'indemniser au titre de l'inexécution d'une obligation légale.

La voie administrative

Les États européens ont l'obligation de constituer des organismes ayant pour fonction de faire appliquer la réglementation européenne.
Chaque État européen doit désigner un organisme chargé de l'application du règlement du 11 février 2004.
On parle en sigle des ONA, qui sont les organismes nationaux chargés de l'application (du règlement). En anglais, il s'agit des NEB, National Enforcement Bodies.
Cet organisme étatique prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers, art. 16.

La conception française.
Il existe au sein de la DGAC et dépendant de la DTA le bureau des passagers, qui exerce en fait dans un premier temps une mission bons offices. Les victimes sont invitées à faire une réclamation dans un premier temps auprès du transporteur. Le passager qui s'estime victime confie en cas d'échec l'affaire à l'instance administrative. Celle-ci

remplit une mission de médiation et de conciliation.

Si cette mission échoue en dépit du bien- fondé de la réclamation émanant du plaignant, le transporteur qui résiste indûment s'expose au prononcé à son encontre d'une sanction pécuniaire. L'Administration possède en effet un pouvoir de sanction pécuniaire à l'encontre des transporteurs méconnaissant les droits légitimes des passagers.
Une amende administrative peut être prononcée, sur le fondement de l'article R. 330-20, 6° CAC, par le ministre de l'aviation civile en cas de méconnaissance des dispositions du règlement.
La procédure prévoit dans un premier temps l'intervention d la commission administrative de l'aviation civile, dans sa formation Passagers, composée d'un représentant de l'état, des professionnels et des passagers, article R.160-6 CAC. Un rapporteur instruit l'affaire, les personnes concernées ont connaissance du dossier ainsi que du rapport, les personnes mises en cause comparaissent devant la commission. La commission émet un avis qui est communiqué au ministre.
Le ministre chargé de l'aviation civile prend sa décision, il peut décerner une amende, sa décision est motivée. Il n'est pas imposé de joindre l'avis de la commission à la décision de sanction.
L'amende administrative est d'un montant maximum de 7500 euros pour chaque manquement imputable à une personne morale. Le montant maximum est doublé en cas de récidive dans un délai inférieur à un an.

Le ministre a pris, entre octobre 2008 et octobre 2009, neuf décisions de sanctions avec amende, total des amendes prononcées 106 650 euros, sont relevés des manquements à l'obligation d'indemnisation, à l'obligation de rembourser le billet, à l'obligation de ré acheminement, à l'obligation de prise en charge. M. Patrick Lansman, chef à la DGAC de la mission de protection des droits des passagers, venu à Toulouse le 22 janvier 2015 faire à la Faculté de droit une communication sur le règlement européen de 2004 et sa révision, nous a indiqué la sanction maxima prononcée contre une compagnie, 500 000 euros.

Il y a la possibilité d'un recours de pleine juridiction.
Les décisions définitives sont publiées sur le site internet du ministère.

CAA Paris, 10 février 2014, n° 12PA03835 : le ministre avait infligé en mai 2010, sur avis de la commission administrative de l'aviation civile, une amende administrative de 75 000 euros à la compagnie easyjet pour ne pas avoir indemnisé 20 passagers suite à l'annulation de 8 vols (sur 49 réclamations). Le tribunal administratif de paris a rejeté la demande d'annulation de la décision ministérielle. La cour d'appel a rejeté la requête de la compagnie demandant l'annulation de la décision ministérielle. Le manquement avait été constaté par une dame, appartenant aux corps des fonctionnaires de l'aviation civile, signataire du procès-verbal, commissionnée et assermentée à cet effet.

Autre espèce. Une amende de 30 000 euros avait été infligée par le ministre à la société Ryan air pour ne pas avoir indemnisé quatre voyageurs, victimes d'une annulation d'un vol Beauvais-Dublin le 16 août 2008. Le tribunal administratif avait annulé la décision ministérielle le 10 mai 2012. La cour administrative d'appel de Paris, dans un arrêt du 3 mars 2014, n° 12PA02993, avait rejeté le recours formé par le ministre de l'écologie. Le Conseil d'État, 27 février 2015, Lebon, n° 380249, a annulé les décisions du tribunal administratif et de la cour d'appel. La sanction pécuniaire prononcée par le ministre va pouvoir développer ses effets.

[Le transporteur doit, en cas d'un retard de plus de 3 heures à destination finale, indemniser le passager. On pourrait se demander si le ministre peut décerner une sanction administrative à l'encontre d'une entreprise de transport qui ne méconnaît pas la lettre du règlement européen de 2004, mais seulement une jurisprudence intervenue, comme le reconnaissent la plupart des commentateurs, contre la lettre de la loi européenne et en contradiction avec l'exclusivisme attribué à la convention de Montréal. Est-ce conforme au principe strict de la légalité criminelle ? Les amendes administratives n'ont pas le caractère de sanction pénale, même si le principe de légalité des peines s'applique. C'est un moyen que pourrait faire valoir la compagnie poursuivie, même si on doute fort qu'il soit accueilli. La jurisprudence nationale confère une portée normative aux interprétations des règlements européens données par la Cour de Justice, elle fera appliquer le règlement tel qu'il est lu à Luxembourg, fut-ce avec des lunettes déformantes.]

Les pratiques des autres États membre de l'Union

L'approche française de la mission de l'ONA n'est pas forcément suivie dans les autres États membres. C'est ainsi que le dispositif en vigueur aux Pays Bas est sensiblement différent. La législation locale prévoit, semble-t-il, que l'autorité indemnise le passager, quitte à se retourner contre le transporteur aux frais du trésor public.
Un tribunal d'Amsterdam en date du 14 mai 2012 a formé, C-227/12, une question préjudicielle auprès de la Cour de Justice concernant les facultés et les pouvoirs du secrétaire d'État aux infrastructures. L'affaire oppose la KLM, l'agence TUI et ce ministère néerlandais. Il semble qu'en l'espèce le transporteur n'avait pas versé l'indemnité due en cas de retard d'après la jurisprudence Sturgeon à un passager.
On se demande si l'autorité publique doit agir alors que le passager bénéficie d'une action en indemnisation contre le transporteur sur le fondement de la convention de Montréal. L'autorité publique doit- elle prendre une décision sous peine d'astreinte ? Le problème est délicat puisqu'il faut combiner les solutions issues de la CM, celles découlant du règlement européen donnant des pouvoirs et des obligations à l'instance nationale chargée de faire appliquer le règlement et les solutions prises par le droit national qui peuvent varier selon l'État européen considéré.
Le RAAD van State (conseil d'État) a formé le 26 mars 2015 dans deux affaires distinctes, C-145/15 et C-146/15, JOUE du 15 juin 2015, une demande identique de décision préjudicielle. Cette haute instance néerlandaise demande si les autorités nationales ont l'obligation d'imposer ou non à l'organisme national de prendre des mesures coercitives administratives, afin de garantir le droit d'un passager à obtenir dans chaque cas individuel une indemnisation, alors que le droit néerlandais permet aux passagers de faire valoir devant les juridictions civiles les droits que leur confère le règlement n° 261/2004

(Les transporteurs qui ne respectent pas la réglementation américaine de protection des passagers en cas d'incidents de transport s'exposent au prononcé de sanctions pécuniaires prononcées par le département des transports, voir Revue de droit des transports, octobre 2012, chronique 8, n° 15 in fine)

La voie judiciaire

La victime n'est pas obligée de recourir à la médiation de l'ONA, le client peut ne pas se satisfaire de la condamnation du transporteur au paiement d'une amende administrative dont il n'est pas le bénéficiaire. Le passager a la faculté de porter une action en indemnisation devant les juridictions de l'ordre judiciaire. Il n'y a aucun préalable. Le bureau des passagers ne tient pas le civil en l'état. Le contentieux civil peut être exercé immédiatement ou seulement après l'échec de la mission bons- offices menée par le bureau des passagers.
Le juge judiciaire est en effet compétent pour sanctionner le refus par le transporteur d'exécuter les obligations qui lui incombent envers le passager. La compagnie en défaut sera condamnée, à raison de son comportement illicite, à payer au passager des dommages-intérêts compensatoires.

CJUE, 13 octobre 2011, Sousa Rodriguez c. Air France, C-83/10 : les voyageurs victimes d'une annulation de vol ont droit à une indemnisation, ils peuvent exiger le remboursement des frais engagés, taxi, hôtel, restaurant, si le transporteur a manqué aux obligations qui lui incombent en cas d'annulation du vol. Les passagers sont fondés à faire valoir un droit à indemnisation sur la base des éléments énoncés dans le règlement. Les passagers n'agissent pas alors dans le cadre de l'indemnisation complémentaire qui permet en particulier à la victime de fonder une demande d'indemnisation sur le fondement de la convention de Montréal.

La solution est reprise dans l'arrêt Denise McDonagh du 31 janvier 2013, C-12/11, Revue de droit des transports janvier 2013, commentaire 9 de Vincent Correia. La demande formulée par le passager vise à obtenir le respect par équivalent de l'obligation de prise en charge découlant du règlement n° 261/2004, qui se trouve en amont du dispositif de la CM. Un passager peut se prévaloir devant la juridiction nationale du non-respect par un transporteur aérien de son obligation de prise en charge aux fins d'obtenir une indemnisation de la part du transporteur pour les frais que celui-ci aurait dû prendre à sa charge au titre du règlement de 2004.
Nous sommes en présence d'une responsabilité pour faute au titre de l'inexécution d'une obligation légale.
Le responsable est tenu de réparer le dommage consécutif à sa faute.
L'arrêt apporte une mince satisfaction au transporteur, le passager peut uniquement obtenir à titre d'indemnisation, du fait du non-respect par le transporteur de son obligation de prise en charge, le remboursement des sommes qui – au vu des circonstances de chaque espèce – s'avéreraient nécessaires, appropriées et raisonnables. La CJUE n'autorise pas le remboursement des frais somptuaires. Elle laisse toute latitude au juge national pour apprécier le standing de l'hôtel et la qualité des mets et des boissons !

(Si le passager, victime d'un retard ou d'une annulation, se fait aider dans ses démarches par une association de

défense des consommateurs, celle-ci risque de lui réclamer au titre de ses frais de fonctionnement 25 % de l'indemnité obtenue)

[Il y a controverse aux États-Unis pour savoir si les tribunaux américains ont compétence pour faire application du règlement européen et condamner le transporteur ayant contrevenu à celui-ci, voir la chronique publiée sur le site du cabinet américain Condon & Forsyth en date du 28 juin 2014 par Ch. Christensen et alii]

B. L'indemnisation des victimes d'infractions par le fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et autres infractions en cas de mort ou d'incapacité.
Articles 706-3 s. du code de procédure pénale.

Le fonds de garantie saisi par la victime doit faire une offre d'indemnité
La commission d'indemnisation des victimes d'infractions, CIVI, présidée par le juge délégué aux victimes, accorde l'indemnité.
Le fonds de garantie est subrogé dans les droits de la victime

C. Les avances et paiements anticipés en cas de mort ou de lésion, art. 28 CM

Ce mécanisme est autorisé par la CM, il se trouve à la discrétion du législateur local.

Le législateur européen impose au transporteur européen d'avoir bon cœur et de subvenir rapidement aux situations de gêne financière et de détresse de la victime ou, en cas de mort de celle-ci, de ses proches. Il s'agit d'une obligation légale imposée de plein droit au transporteur.

L'article 5 du règlement n° 2027/97 modifié en 2002 impose au transporteur aérien communautaire de verser dans un bref délai une avance à la victime (ou aux victimes identifiées) :

Le ou les bénéficiaires de l'avance : une victime de l'accident aérien : une personne physique ayant droit à indemnisation, identifiée en tant que telle. L'identification est facilitée si c'est un passager qui est blessé. Elle est plus complexe en cas de décès.

Le calcul de l'avance
Une évaluation est nécessaire
Le transporteur aérien européen doit verser au bénéficiaire une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats en proportion du préjudice *matériel* subi.
On peut penser au passager sérieusement blessé qui est contraint d'engager des soins médicaux coûteux et qui doit interrompre l'exercice de sa profession à raison de son invalidité temporaire ou définitive.
Il est souhaitable indique le considérant 14 d'aider les victimes d'accidents et leurs ayants droit à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
Il y a une solution spécifique prévoyant un plancher en cas de mort du passager. L'avance est alors destinée à ses proches, privés par exemple d'un soutien de famille. Cette avance ne peut pas être inférieure à l'équivalent de 16 000 DTS par passager en cas de décès … elle peut donc être supérieure.

Délai du paiement de l'avance : l'obligation incombant au transporteur est exigible au plus tard dans les 15 jours après l'identification de la personne physique ayant droit à indemnisation.

On remarquera que le dispositif légal ne concerne pas une anticipation sur la réparation du préjudice moral ou d'affection.

Le transporteur doit de lui-même accorder l'avance, il assume une obligation de donner.
En cas d'inexécution, l'ayant droit pourrait saisir à raison de l'urgence le juge des référés.
Le transporteur qui effectue le versement de l'avance n'accomplit pas une reconnaissance de responsabilité. La personne bénéficiaire de l'avance a cependant été décrite comme une personne ayant droit à indemnisation.
L'apparence était en sa faveur.
Si la responsabilité du transporteur aérien européen est ultérieurement établie, le transporteur responsable sera tenu de verser une somme d'argent, l'avance peut être déduite de cette somme d'argent à payer.

L'avance n'est pas en principe remboursable.
Elle le devient cependant dans deux cas :
1. Dans les cas visés par l'article 20 CM, c'est-à-dire dans les hypothèses de faute contributive de la victime ;
2. Lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation.
Il y avait eu en ce cas maldonne, le bénéficiaire du versement est apparu dans un premier temps comme ayant droit à indemnisation, les apparences étaient trompeuses, son absence de titre a été établie a posteriori.

Cette législation est inopposable aux transporteurs extra européens, il faut se référer à la législation du siège du transporteur.
La victime a toutefois la possibilité, avant d'aller au fond, de demander en référé une provision, cf. infra.

L'article 22 § 6 incite indirectement le transporteur à faire à la victime une proposition d'indemnisation d'un montant convenable dans les six mois de l'accident ou à tout le moins avant l'ouverture du contentieux. On verra en effet à propos des frais et dépens alloués au demandeur que ceux-ci seront refusés au demandeur si la somme qui lui est finalement allouée par le juge ne dépasse pas l'offre de règlement amiable faite par écrit par le transporteur. La disposition conventionnelle conduit la victime à ne se faire trop gourmande et à accepter l'offre honnête formulée par le transporteur (ou plus concrètement par l'assureur de ce dernier).

D. Les protestations à adresser au transporteur en cas d'avarie, ou de retard des bagages ou des marchandises, article 31

Le conseil qu'on peut donner aux passagers et aux destinataires, est de vérifier lors de la réception / livraison l'état, non seulement apparent mais réel, des bagages et des marchandises.
La réception sans protestation vaut présomption simple de remise en bon état, il y a présomption de livraison conforme.
Les clients du transporteur doivent donc se montrer diligents et offensifs s'ils relèvent l'existence d'un dommage, ils doivent immédiatement ou à délai bref protester auprès du transporteur sous peine de perdre tout recours ultérieur.
Cette exigence vaut principalement en cas de retard et en cas d'avaries, elle ne joue pas en cas de perte.

Le moment des protestations

Les protestations peuvent être formulées lors de la livraison en les inscrivant sur le titre de transport, elles doivent être acceptées par le transporteur, sinon le destinataire requiert une expertise judiciaire.

Les protestations ultérieures.

La forme des protestations. La protestation est émise par écrit, le destinataire fait état d'avaries atteignant les biens transportés.

Versailles, 19 février 2013, BTL 2013.180 : l'envoi de photos montrant des emballages éventrés ne vaut pas protestation.

L'auteur de la protestation doit, par prudence, se ménager la preuve de l'envoi de la protestation dans le délai
Paris, 27 juin 2012, BTL 2012.491. Une conversation téléphonique est insuffisante.

Le délai
En cas d'avarie, la protestation doit être adressée dans un délai de 7 jours (bagages enregistrés) ou de 14 jours (marchandises) à dater de la réception.
En cas de retard, la protestation doit être faite dans les 21 jours à dater de la remise du bagage ou de la marchandise.
Quid de l'avarie de la marchandise causée par un retard ? Délai de 7 jours ou de 21 jours ? Il faut rechercher la cause du dommage, retard ou non.

L'auteur des protestations.
La protestation est effectuée par le passager, par le destinataire ou par un mandataire, Com. 9 février 2010, n° 09-

12856, transport de saumon congelé du Chili en France, non- respect de la température de - 18°, le service vétérinaire fait détruire le colis, protestation par le transitaire agissant pour le compte du destinataire.

Sanction du défaut de protestation dans les délais : l'irrecevabilité de la demande en indemnisation.
La fraude est réservée.

Dispositions inapplicables en cas de perte totale ou partielle ou de manquant

Paris, 12 décembre 2012, BTL 2013.48 : envoi de médicaments de Londres à Caracas, on s'aperçoit que des malfaiteurs ont dérobé les marchandises et ont mis à leur place des cartons contenant du sucre, l'exigence des protestations dans les 14 jours ne s'applique pas car la substitution de marchandises s'analyse en une perte et non en une avarie

(Contra, Naveau Godfroid et Frühling, qui soumettent, à l'instar de la jurisprudence hollandaise et anglaise, la perte partielle à l'exigence de la protestation, n° 250)

Le droit moderne affectionne le recours à la médiation. Les transactions sont fréquentes : ainsi, accident du Concorde. Un grand nombre d'accidents ne donne pas lieu à procès, l'assurance est obligatoire, l'assureur du transporteur responsable cherche un arrangement avec la victime. Il est alors demandé à la victime de renoncer à l'exercice de toute poursuite contre le transporteur.
Si l'accord transactionnel n'est pas exécuté, la victime peut agir en justice sans se voir opposer l'autorité de chose jugée attachée à la transaction, I° chambre civile, 17 février 2011. Le transporteur prétendait que le chèque s'était perdu.

Si l'arrangement à l'amiable est impossible à obtenir, on se dirige vers le contentieux.

Sous-Section II. Le contentieux

L'affaire est portée en justice. Les victimes risquent d'attendre parfois plusieurs années avant d'obtenir l'indemnisation à laquelle elles ont droit, en particulier en cas d'accident mortel et dans l'incertitude des causes de l'accident.

§ I. Les titulaires du pouvoir d'action

A. Les demandeurs

L'article 29 exprime l'exclusivisme du système de la CM en édictant : » Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit … ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention (de Montréal) «.
L'article 29 ajoute cependant « *sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs* ».

La CM entend défendre sa primauté, mais l'article 29 indique nettement que la convention internationale ne fixe pas de norme uniforme quant à la détermination des justiciables accueillis au prétoire. C'est le droit local qui est compétent.
S'agit-il du droit qui gouverne le fond ou du droit qui gouverne la procédure ?
Certains auteurs se prononcent en faveur de la loi qui gouverne le fond, telle qu'elle est désignée par le système de solution des conflits de lois.
D'autres estiment que la recevabilité de l'action relève tout autant du droit judiciaire privé que du droit régissant le fond. Si on adopte ce point de vue, il faut s'en tenir à l'article 33 § 4, qui dispose que la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire. C'est la loi procédurale, donc la LEX FORI, qui apprécierait si la demande est

recevable, si l'intéressé a qualité et intérêt pour agir.

Cf Dominique Bureau et Horatia Muir Watt, Droit international privé, tome I, Thémis, PUF, n°189 et suivants, selon lesquels la loi gouvernant le fond a une vocation importante pour apprécier qui a qualité pour agir, alors que la condition d'un intérêt né et actuel relèverait de la LEX FORI. Un arrêt de la 1° chambre civile de la Cour de cassation du 14 avril 2010 a toutefois affirmé que les principes du droit français régissant l'action en justice s'appliquent à toute instance introduite en France, quelle que soit la loi gouvernant le fond du litige.

On risque ainsi de devoir tenir compte des indications aussi bien de la loi qui gouverne le fond que de la loi procédurale, il y aurait un cumul de conditions pour apprécier la recevabilité de l'action émanant d'une victime prétendue.

La disposition conventionnelle est générale et concerne aussi bien le dommage corporel que les pertes aux bagages et aux marchandises et les retards.

I. Dans le transport de passagers

Il faut distinguer selon la nature du dommage subi par le passager

a) Le dommage corporel

Qui dispose du droit d'action ?
Les personnes qui ont intérêt et qualité pour agir en France.

i. Le passager blessé est incontestablement habilité à mettre en cause la responsabilité du transporteur en exerçant l'action en responsabilité contractuelle. S'il a été grièvement blessé, il est possible qu'il meure en cours d'instance. Ses héritiers recueillent l'action.

D'autres personnes désignées par le système étatique compétent reçoivent qualité pour agir aux termes du droit interne applicable.

ii. Peuvent agir les héritiers du passager tué ou mourant des suites de ses blessures, qui reçoivent par l'action successorale les droits du défunt

iii. Les victimes par ricochet (par l'action en responsabilité délictuelle) (1° Civ. 28 oct. 2003 : elles ne bénéficient pas d'une stipulation pour autrui implicite, P.A. déc. 2003, n° 255 p. 11 note Pascal Ancel) (le tiers à un contrat peut invoquer sur le fondement de la responsabilité délictuelle un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage, Cour de cassation, Assemblée plénière, 6 octobre 2006, D. 2006.2825 n. Geneviève Viney)

iv. Les associations de défense des victimes d'accident de transports publics, art. 2-15 du code de procédure pénale, peuvent se constituer partie civile devant la juridiction répressive

v. La Sécurité Sociale au titre de son recours propre compte et des frais médicaux engagés, compte tenu des blessures du passager

vi. L'État du chef des indemnités payées aux fonctionnaires

vii. Le Fonds de garantie des victimes

viii. L'agence de voyages ayant désintéressé la victime

ix. L'assureur en cas d'assurance de dommage subrogé dans les droits de la victime indemnisée par ses soins

On cite toujours l'arrêt de la cour de Paris du 3 février 1971 avec la note de Madame Simon-Depitre à la Revue critique de DIP 1972.274.
Voir Karine Parrot, L'interprétation des conventions de DIP, n° 663 et la note

La convention est muette sur cette question de l'accès au prétoire de l'assureur ayant indemnisé en tout ou en partie la victime du dommage. La solution fixant le sort du créancier subrogé est commandée par le droit interne compétent, qui pourrait être la loi gouvernant le contrat de transport, la loi gouvernant le contrat d'assurance ou la loi gouvernant la procédure.

On verra infra que la Cour de cassation, dans un important arrêt de la première chambre civile du 4 mars 2015, considère, en application de la CV, que l'appel en garantie émanant du constructeur aéronautique actionné en responsabilité par les victimes par ricochet pour défaut prétendu du produit à l'encontre du transporteur ne relève pas du champ d'application de la CV. Le constructeur qui exerce une action personnelle contre le transporteur ne se présente pas comme une victime de l'accident mortel, il ne se place pas dans la catégorie des victimes mais dans celle des auteurs ou des co-auteurs du dommage, même s'il entend pour s'exonérer en tout ou en partie de sa propre responsabilité établir celle du transporteur. Cette jurisprudence fait le jeu des constructeurs, elle est défavorable aux transporteurs qui pouvaient croire bénéficier de façon absolue du statut protecteur que leur confère le régime de responsabilité inscrit dans la convention portant droit uniforme. Il y a là un recul du particularisme du droit aérien au profit d'un certain retour au droit commun. La solution n'est pas unanimement appréciée. Elle est, semble-t-il, neutre en ce qui concerne les victimes. Si la faute du constructeur est établie, elles obtiendront de sa part une réparation intégrale, si le droit compétent l'admet. Si elle est déniée, elles ne disposent que de l'action exercée sur le fondement de la CV contre le transporteur et d'une réparation plafonnée. L'appel en garantie ne concerne que les relations entre les supposés co-responsables co-auteurs du dommage. La cour refuse de voir dans l'action exercée dans le cadre d'un appel en garantie une action en dommages-intérêts exercée par la victime d'un dommage aérien. Il n'en demeure pas moins que dans un tel contexte le constructeur met en cause la responsabilité du transporteur en prétendant qu'il est en tout ou en partie l'auteur négligent d'un transport ayant tourné à la catastrophe. Le transporteur pouvait croire que la CV lui servait de bouclier et que son comportement ne pouvait être apprécié que dans le seul cadre de la convention internationale.

b) Le retard du passager

L'action du passager est recevable, il a qualité et intérêt

L'action des subrogés et cessionnaires est recevable

Quid de l'action exercée par un tiers qui subit un dommage propre du fait du retard infligé au passager ? Ainsi la société victime du retard subi par son dirigeant ou l'un de ses salariés.

La haute juridiction lituanienne interroge à ce propos le 18 septembre 2014 la CJUE par le biais d'une demande de décision préjudicielle, C-429/14, Air Baltic. Un retard est constaté sur un vol. Le passager est un salarié, l'employeur a du fait de ce retard été dans l'obligation d'engager des dépenses supplémentaires comme le paiement à son salarié d'indemnités journalières de mission. La juridiction demande si l'action en responsabilité formée par l'employeur contre le transporteur aérien trouve son fondement sur les dispositions de la CM ou si celui-ci à défaut peut agir sur le fondement du droit national.
L'employeur ne peut être accueilli au prétoire que si le droit national compétent lui donne qualité et intérêt pour agir. La CM ne pose pas de règle en ce domaine.
S'il est admis à agir, il ne le peut en revanche qu'en fondant son action sur la convention de Montréal. Celle-ci est appelé à régir toute action tendant à assurer l'indemnisation d'un dommage ressenti du fait du retard. L'exclusivisme varsovien et maintenant montréalais interdit au demandeur déclaré recevable en sa demande de faire appel au droit interne.
[Le transporteur soutiendra qu'il n'est tenu que du préjudice prévisible. La réparation est d'ailleurs plafonnée en cas de retard.]

c) La perte ou le retard des bagages

Les bagages n'appartiennent pas forcément au passager, le propriétaire des bagages perdus ou endommagés peut-il

agir contre le transporteur ?

II. Dans le transport de marchandises

La LTA est émise, en trois originaux, par l'expéditeur. Article 7 CM.
Le premier original est pour le transporteur, il est signé par l'expéditeur, ainsi identifié
Le second original est pour le destinataire, signé par le transporteur et par l'expéditeur. Il semble ressortir de l'art. 12 CM qu'il existe un destinataire initialement désigné.
Le troisième exemplaire est signé par le transporteur, remis par le transporteur à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La jurisprudence française acquise sous l'empire de la convention de Varsovie réserve le bénéfice de l'action en réparation
- à l'expéditeur inscrit sur la LTA ainsi qu'
- au destinataire inscrit sur la LTA.
Com. 13 mars 2007, Bull. civ. 2007.IV.n° 88 : celui qui s'est engagé à exécuter un transport aérien ne peut être attrait en responsabilité que par les seuls, expéditeur et destinataire, inscrits sur la lettre de transport aérien.
La solution a le mérite de la simplicité et de réduire le nombre des titulaires du droit d'action.
Le maintien de cette jurisprudence forgée sous l'empire de la C.V. est contesté, TILCHE, BTL 2013.12
La jurisprudence des juges du fond entre souvent en dissidence, Lyon, 11 avril 2013, précité, la personne mentionnée comme NOTIFY (personne à aviser) sur la LTA est destinataire réel, elle est partie au contrat de transport, elle a la qualité requise en cas de vol des meubles pour agir contre le transporteur
Certaines jurisprudences étrangères confèrent le droit d'action à l'expéditeur réel et au destinataire réel, ou au propriétaire de la marchandise, même non mentionnés sur la LTA.
La CM autoriserait cette solution, la détermination des titulaires de l'action en responsabilité étant désormais abandonnée à la lex fori décidant qui a qualité et intérêt pour agir, cf L. Chassot, op.cit., p. 201

Les personnes subrogées dans les droits des précédents et les cessionnaires de la créance de réparation disposent également du droit d'agir :

L'assureur qui indemnise son client dont le nom est mentionné sur la LTA et qui est subrogé dans les droits de la victime est habilité à agir en justice

(Voir l'arrêt de la 1° chambre civile du 14 avril 2010, n° 08-70229, rendu apparemment en matière de transport terrestre. Les ordinateurs Apple n'ont jamais été retrouvés. Agit en justice contre le sous - transporteur une société qui est un assekuradeur intervenant au nom des Co-assureurs, titulaire d'un mandat général pour agir en justice devant les juridictions pour le compte de ses mandantes. Cette société se présente en France en produisant aux débats des pouvoirs rédigés en termes généraux, ces mandats généraux ne satisfont pas aux principes régissant l'action en justice devant les juridictions françaises qui s'appliquent à toutes les instances introduites en France quelle que soit la loi gouvernant le fond du litige ou la loi en vertu de laquelle le demandeur indique agir pour le compte d'autrui . Faute de justifier d'un mandat spécial de chacun de ses mandants, la société allemande était irrecevable à agir en France contre le transporteur)

Le commissionnaire de transport subrogé dans les droits de l'expéditeur inscrit sur la lettre.

B. Les défendeurs : le transporteur contractuel, le transporteur de fait, l'assureur du transporteur

Ex. 1° Civile 26 janvier 2012, billets délivrés par Air France, qualifié de transporteur contractuel, le vol devait être organisé par KLM transporteur de fait, une panne, vol annulé, le passager prend un avion d'Air France de Toulouse à Paris, un avion de l'Aeroflot, transporteur de fait ou effectif, entre Paris et Saint Petersburg

La responsabilité des préposés et des mandataires du transporteur.

Si un commissionnaire ou une agence est intervenu dans la conclusion du contrat, la victime a toujours la possibilité d'agir directement contre le transporteur. Le client peut préférer assigner simultanément le tour opérator ou le commissionnaire au côté des transporteurs contractuel et de fait. Le demandeur dispose d'une certaine liberté dans le choix de ses armes.

Nous traitons dans ce développement de la responsabilité civile du transporteur aérien du fait d'un incident ou d' un accident dans l'exécution du contrat de transport aérien. Les victimes pourraient avoir, dans certaines hypothèses, la tentation de mettre en cause parallèlement la responsabilité civile des agents, préposés et salariés du transporteur ayant joué un rôle causal dans la réalisation du dommage. L'hypothèse est exceptionnelle, la victime s'adresse en général au transporteur qui en principe assuré et solvable.

L'article 30 de la CM ne consacre pas moins de trois paragraphes à l'action intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la CM.

Cette action, du moins en France, trouve son fondement sur le terrain délictuel. Le passager, l'expéditeur n'a pas de relation contractuelle directe avec les pilotes, les agents au sol, les bagagistes, les manutentionnaires liés par contrat avec le transporteur. L'art. 30 parle de préposés ou de mandataires mis en cause par la victime. Il peut s'agir aussi bien de salariés dépendants que d'entrepreneurs indépendants. Ils sont poursuivis pour de faits dommageables, alors qu'ils étaient dans l'exercice de leurs fonctions.

La CM ne prévoit pas un régime d'ensemble de la responsabilité du préposé, elle n'édicte que des règles ponctuelles, elle le fait seulement bénéficier de la limite de réparation et du délai biennal de déchéance. Il bénéficie du régime profitant au transporteur. Il s'exonère quand le transporteur le pourrait.

Le préposé ou le mandataire actionné par le passager ou l'expéditeur *pourra* se prévaloir des *conditions* et des *limites* de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la CM.

Il ne semble pas en revanche que la victime puisse opposer au préposé les conditions du régime de Montréal. Les dispositions de la CM propres au préposé sont des dispositions de faveur et non de rigueur.

On imagine mal que le préposé assume une responsabilité de plein droit en cas de survenance du dommage. Le principe de responsabilité pesant sur le préposé ou le mandataire relève du droit interne. On sait qu'en droit interne français la responsabilité du salarié ne peut être engagée que dans une limite étroite, sinon il bénéficie d'une sorte d'immunité. Le préposé est en droit, semble-t-il, d'invoquer le statut protecteur que la CM fait au transporteur quand son intérêt est de s'en prévaloir, il peut s'exonérer quand le transporteur le peut.

Le paragraphe 2 reprend la même solution en précisant qu'en cas de condamnation commune le montant total de la réparation pouvant être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataire ne doit pas dépasser les dites limites prévues par la convention.

Le paragraphe 3 envisage l'incidence du dol ou de la faute inexcusable du préposé ou du mandataire.

Le préposé ou mandataire ne peut pas en principe en cas de faute grave se prévaloir des limites prévues par la convention : en cas de retard, en cas de perte des bagages.

Ce § 3 fait cependant une exception pour le transport de marchandises. Si on prend le texte à la lettre, il signifie que si un salarié ou un manutentionnaire vole, dissipe et détourne la marchandise transportée, il bénéficie de la limite de 19 DTS par kilo, il encourt peut-être une peine de prison ou de confiscation, mais s'il est solvable il peut conserver une bonne partie de la valeur de son butin. Une telle solution heurterait les sentiments élémentaires de justice. On peut estimer qu'en ce cas le juge ferait appel aux principes juridiques supérieurs, il écarterait l'appel à la limite de réparation. DOLUS OMNIA CORRUMPIT. FURTUM OMNIA CORRUMPIT. La convention de Montréal est dotée d'une autorité certaine, elle est cependant une pièce de l'ordonnancement juridique général. On ne peut la lire comme se suffisant à elle-même. Les grands principes juridiques la transcendent.

§ II. La compétence juridictionnelle

Devant quelle juridiction le demandeur en responsabilité aérienne va-t-il porter son action contre le transporteur ?

Sous - Paragraphe I. La compétence internationale directe et la compétence territoriale

Le choix de la juridiction est largement déterminé par l'objet et le fondement de la demande.

La recherche du droit judiciaire applicable est parfois complexe, car l'interprète doit faire appel au droit uniforme, au droit processuel européen ainsi qu'au droit judiciaire français.

Il existe en matière de compétence judiciaire Trans- frontière un grand texte de droit européen, le règlement n° 44/2001, Bruxelles I, remplacé à compter du 10 janvier 2015 par le règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012.
Ce règlement européen réserve explicitement le jeu des conventions internationales ainsi que celui du droit spécial.

Il contient un chapitre VII Relations avec les autres instruments
Article 67
Le présent règlement ne préjuge pas de l'application des dispositions qui, *dans des matières particulières*, règlent la compétence judiciaire … et qui sont contenues dans *les actes de l'Union* …
La CM est une convention internationale ratifiée par l'UE, c'est donc un acte de l'Union posant des règles de compétence dans la matière de la responsabilité du transporteur aérien international, son autorité est donc supérieure par rapport aux dispositions contenues dans le règlement.

Article 71
Le présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les *États* membres sont parties et qui, *dans des matières particulières*, règlent la compétence judiciaire …
Cette disposition ne concerne pas l'application de la CM, à laquelle l'Union est partie. Inapplication à notre problème de l'article 71 qui ne concerne que les conventions auxquelles les États sont parties alors que l'Union ne l'est pas. L'UE est partie à la CM.
L'article 71 pourrait cependant concerner les hypothèses où on continue à faire application de la CV à laquelle l'UE n'est pas partie, ainsi que peut-être le contentieux en matière de fret soumis à la CM mais qui ne relève pas de la compétence de l'UE, l'UE a ratifié la CM, mais celle-ci est un accord mixte.

Voir à propos du concours entre la CMR et le règlement n° 44/2001, CJUE 19 décembre 2013, C-452/12, Revue des contrats, juillet 2014 n° 2, p. 251, note Édouard TREPPOZ. Voir infra.

La césure pourrait consister à distinguer les situations où la CM est applicable directement ou par ricochet, la CM contenant des dispositions concernant la compétence des juridictions, aux situations où on fait appel à des dispositions de droit commun ou de droit consumériste ne relevant pas droit uniforme mondial.

I. Les contentieux ne relevant pas de la compétence de la convention de Montréal

A. Le contentieux ne faisant appel qu'au droit interne
Il s'agit d'un contentieux interne dépourvu d'éléments d'extranéité ou d'un contentieux international portant sur des points non réglés par le droit uniforme.

Il convient de faire application des dispositions du code de l'aviation civile ainsi que du code de procédure civile et du code de la consommation.
Selon l'art. L. 141-5 du code de la consommation, le consommateur peut saisir à son choix, outre les juridictions tenant compétence en vertu du CPC, la juridiction du lieu où il demeurait au moment de la conclusion du contrat ou de la survenance du fait dommageable.

Contentieux de droit commun : remboursement d'un billet : code de procédure civile et code de la consommation

Toulouse, 22 janvier 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, commentaire 67 par Philippe Delebecque, litige sur le remboursement d'un billet, application de l'art. L. 141-5 du code de la consommation, le consommateur a la faculté de saisir, outre les juridictions désignées par le code de procédure civile, la juridiction du lieu où il

demeurait au moment de la conclusion du contrat ou de la survenance du fait dommageable. Achat du billet par internet : le lieu d'achat se situe sur l'ensemble du territoire où il est commercialisé.

Contentieux de la responsabilité aérienne : perte ou retard des marchandises dans un transport interne à la France : la CV ou la CM est inapplicable pour apporter la solution en matière de compétence territoriale, on applique la partie réglementaire du CAC qui donne les règles de compétence territoriale.

B. Le contentieux transfrontière permettant l'appel au droit judiciaire européen, représenté jadis par le règlement n° 44/2001 et désormais par le règlement n° 1205/2012

1°) Nous pensons au contentieux concernant les agences de voyages offrant des voyages à forfait, où coexistent à la fois une composante de transport et une composante hôtellerie. Le client en sa qualité de consommateur bénéficie d'une situation privilégiée lui permettant d'assigner son adversaire devant la juridiction de son propre domicile. Voir à titre d'exemple l'arrêt Maletic de la CJUE, C-478/12, du 14 novembre 2013, Revue critique de DIP, 2014, p. 639 note Christelle Chalas : deux époux, habitant à Bludenz dans le Voralberg en Autriche, ont « acheté » via internet un voyage à forfait en Égypte auprès d'une agence située à Munich en Allemagne. Il était spécifié que le voyage serait organisé par TUI ayant son siège social à Vienne en Autriche. Il y a eu une erreur sur l'identité de l'hôtel où les clients devaient séjourner à Hurghada. Les époux ont dû payer un supplément de plus de 1000 euros. Les époux poursuivent devant le tribunal de Bludenz, celui de leur domicile, l'agence de Munich et l'agence de Vienne. TUI conteste, prétendant qu'en ce qui la concerne c'est le tribunal de Vienne qui est compétent.
La juridiction de Bludenz est compétente pour connaître de l'action intentée contre l'agence ayant « vendu » le voyage. Elle est la juridiction du domicile des époux demandeurs consommateurs, qui ont ainsi la possibilité de plaider dans leur ressort. Elle est également compétente pour connaître de l'action intentée contre TUI.
Le contentieux présente un élément d'extranéité. Il faut éviter deux procédures parallèles, l'une à Bludenz, l'autre à Vienne.
La CJUE fait application de l'article 16 § 1 du règlement n° 44/2001. La cour voit dans les deux agences des parties au contrat.

2°)
Le contentieux fondé sur le droit consumériste européen protecteur du passager consommateur (règlement européen n° 261/2004 du 11 février 2004 en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard)

Y a-t- il des particularités procédurales ?

Transport interne

On applique les dispositions procédurales contenues dans le code de procédure civile et dans le code de la consommation.

Transport international

La jurisprudence européenne
Application du règlement européen n° 44/2001 du 22 décembre 2000 Bruxelles I concernant la compétence judiciaire en matière civile
Une annulation de vol sur un trajet entre Munich et Vilnius, capitale de la Lituanie, le transporteur étant Air Baltic qui a son siège social à Riga, capitale de la Lettonie. Le passager prend un autre vol à Munich via Copenhague pour Vilnius. Le passager aurait certainement pu, quant à la compétence, saisir le tribunal de Riga, siège du défendeur. Mais il est allemand, nous sommes en matière contractuelle, il se fonde sur l'art. 5 point 1 du règlement européen qui accorde au demandeur une option de compétence en faveur du tribunal du lieu où les services auraient dû être fournis. C'est à Munich en Allemagne, que le vol qui a été annulé aurait dû débuter. Il agit donc en justice devant un tribunal allemand (celui dont dépend l'aérodrome de Munich), réclamant au transporteur letton une indemnisation sur le fondement de la réglementation européenne en matière d'annulation de vol. Le tribunal de première instance se déclare compétent. La cour de Munich se dit incompétente. Un recours en révision est porté devant le

Bundesgerichtshof, qui saisit la Cour de justice en renvoi préjudiciel. La question consistait à savoir où dans un transport aérien international sont fournies les prestations de services. La Cour de justice retient comme lieux étant en lien avec la fourniture des services (embarquement au lieu du décollage, transport, le débarquement à l'aéroport d'arrivée) le lieu du départ et le lieu de l'arrivée de l'avion, lieux prévus au contrat. Le demandeur pouvait à son choix assigner le transporteur - outre à Riga - à Munich et à Vilnius, lieux de fourniture principale des services de transport, lieu de départ et lieu d'arrivée de l'avion. CJ, 9 juillet 2009, C-204/08, Peter Rehder c. Air Baltic, Europe 2009. comm. n° 285 obs. L. Idot, Procédures 2009, comm. n° 312, obs. Nourissat, Revue des contrats 2010.195 note Treppoz, Revue de jurisprudence commerciale 2010.148 note M.E. Ancel.

La justice ne voit pas d'obstacle, face à un retard lors du retour d'un voyage Paris -Cancun, à ce que les victimes du retard saisissent le tribunal du siège de l'agence de voyages auprès de laquelle les billets d'avion avaient été pris et assignent devant le même tribunal le transporteur aérien, ayant son siège dans un ressort voisin. Il est fait application de l'article 42 du CPC permettant au demandeur, en présence de plusieurs codéfendeurs, de saisir à son choix la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux. Le transporteur invoque en vain les dispositions de la CM en matière de compétence. La CM et le règlement n° 261/2004 consacrent des droits d'indemnisation différents. La CM concerne la réparation individualisée. Le règlement européen institue des mesures réparatrices standardisées. L'action en indemnisation formée sur le fondement du règlement n'est pas soumise aux règles de compétence prévues à l'article 33 CM, ces dernières ne s'opposant pas à l'application de l'article 42. Cour d'appel et Cour de cassation se font fidèles interprètes de la jurisprudence de la CJUE. 1° Civile, 25 mars 2015, Bull., n° 13-24431.

Certains passagers ont agi aux États-Unis devant le juge américain pour faire valoir leurs droits découlant du règlement de 2004 en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard.
Lire l'étude publiée sur le SPRING 2012 du cabinet Condon & Forsyth relatant des décisions rendues en première instance par différents juges du tribunal fédéral de district pour le district Nord de l'Illinois.
Les demandes ont été, semble-t-il, rejetées.

Le transporteur mis à contribution en cas d'annulation de vol ou de retard prolongé dispose d'un recours contre les tiers qui se trouveraient à l'origine de l'incident, article 13 du règlement du 11 février 2004. La responsabilité est mise dans un premier temps sur la tête du transporteur, quitte à ce que celui-ci exerce un recours contre des tiers, comme les services de la navigation aérienne ou les aérodromes. Le recours est souvent illusoire et trop dispendieux si le transporteur, pourtant contraint à des obligations financièrement lourdes, et dont la faute n'est pas certaine, n'est pas en mesure d'établir la faute d'un tiers. On ne plaide pas contre Éole et Vulcain.

II.
Le contentieux entrant dans le domaine de compétence de la convention de Montréal et fondé sur celle-ci

Le transport est par hypothèse un transport international au sens de la CM, à moins qu'il s'agisse d'un transport interne de passagers gouverné par le règlement européen de 1997 qui opère un renvoi normatif à la CM.

. Préjudice corporel, perte des bagages, que le transport soit interne, Trans- européen ou pleinement international
. Perte ou avaries des marchandises, si le transport est international et si la CM est applicable
. Retard des passagers ou des bagages dans un transport international, si l'action en réparation est fondée sur la CM (et non sur le règlement consumériste)
. Retard des marchandises, si le transport est international, si la CM est applicable et si elle est invoquée

Lorsque la demande est fondée sur la CM, les règles procédurales applicables sont contenues dans la CM elle-même, dans le droit judiciaire d'origine européenne et dans le droit judiciaire national.
Les questions de procédure que ne tranche pas la convention de Montréal sont soumises à la loi procédurale locale, i.e. à la lex fori, art. 33 § 4 CM.
On doit entendre par LEX FORI non seulement le code français de procédure civile mais également les dispositions procédurales de matrice européenne comme le règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 qui ont été remplacées à compter du 10 janvier 2015 par le règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012.
La CV et la CM posent des règles en matière de compétence des tribunaux.
On doit admettre que les dispositions relatives à la compétence ne relèvent pas des règles de fond, mais de la

procédure.
Si la convention internationale pose des règles uniformes en matière de compétence, les particularités du droit procédural local contraire doivent être écartées.
C'est ce que décide à juste raison la Cour de cassation française.
La jurisprudence américaine statue en sens contraire, c'est ce que nous verrons à propos du jeu perturbateur de l'exception de forum non conveniens qui est en honneur devant les tribunaux des États-Unis.

Jean-Baptiste Charles, Imperium est : l'œuvre de la jurisprudence dans la définition des fors de compétence en matière de transport aérien international ou l'impérativité réaffirmée, Mélanges Christian Scapel, PUM

A. Les règles ordinaires de compétence

Ces dispositions sont dictées par l'art. 33 CM.

Débat : la convention de Montréal statue-t-elle en termes de compétence territoriale ou seulement en termes de compétence internationale directe ? En France, on semblait opter pour la première branche, aux États Unis pour la seconde. Ces deux points de vue ne sont pas forcément inconciliables. Les règles de Montréal désignent simultanément l'ordre juridictionnel national compétent pour statuer ainsi que le ressort à l'intérieur de l'ordre national qui doit être saisi.
Ainsi si la victime entend agir dans un litige international devant un tribunal français contre Air France qui a son siège à Roissy ; dans un premier temps la CM donne compétence aux tribunaux français pour connaître du litige puisque Air France a son siège social en France, dans un second temps elle donne compétence au tribunal français ayant Roissy dans son ressort.

Voir 1° Civ. 11 juillet 20016, la CV énonce une règle de compétence directe à caractère impératif

Voir Laurent Chassot, n° 910 et suivants.

La convention confère une assez large option de compétences à la discrétion du demandeur. Il n'y a pas unicité de for, mais pluralité de fors offerts au choix du demandeur qui choisit selon sa commodité et en pratiquant à l'occasion le forum shopping.
Il existe dans le monde une divergence de jurisprudence quant à l'interprétation de l'article 33 CM.
On verra que pour la jurisprudence française, le demandeur choisit librement et souverainement le tribunal compétent selon l'éventail offert par l'art. 33, le tribunal saisi et qui figure sur la liste des juridictions compétentes ne peut refuser son pouvoir de juger.
La jurisprudence américaine raisonne différemment, elle se fonde sur le § 4 de l'art. 33 CM - la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire - pour limiter la portée du § 1 donnant la liste des tribunaux compétents et se donner la possibilité d'accueillir l'exception de forum non conveniens, elle avait parfois opéré le même raisonnement sous l'empire de la CV, voir l'étude au Clunet d'octobre 2012 de M. Olivier Dubos. Nous verrons infra les perturbations entraînées avec l'admission aux États-Unis de l'exception de forum non conveniens permettant au juge américain de ne pas juger l'affaire et d'en renvoyer la connaissance à une juridiction non américaine, forum superior. Cette façon de procéder est rejetée par la Cour de cassation française qui n'admet pas qu'une juridiction saisie par le demandeur et figurant sur la liste des options refuse sa juridiction, en clair d'après cette interprétation un tribunal américain ne doit pas du moment qu'il figure dans l'éventail des tribunaux compétents déclarer la France comme forum superior.
La jurisprudence anglaise écarte en revanche le mécanisme de l'exception de forum non conveniens dans le cadre de la CV et des conventions de droit uniforme en matière de transports internationaux. Elle adopte la conception française et rejette la solution souvent donnée outre Atlantique.

Ces options de compétence valent uniquement au profit de juridictions relevant d'États parties à la convention de Montréal. De telle sorte que l'application et l'interprétation de la CM sont normalement l'œuvre de juridictions relevant d'États ayant adhéré au système montréalais.
La victime porte son action devant l'une des juridictions ayant compétence d'après la CM.
La juridiction compétente relève de la souveraineté de l'un des États ayant ratifié la CM.
Cette juridiction est tenue de faire application de la CM, du moment que le transport aérien litigieux entre dans les limites spatio- temporelles prévues par le texte uniforme.

C'est ainsi que le choix de la juridiction déclenche par effet réflexe l'application des dispositions de droit procédural et de droit matériel édicté par la convention portant dispositions de droit uniforme.

[Il n'est pas exclu que la victime, dans certaines hypothèses exceptionnelles, agisse devant les tribunaux d'un État demeuré étranger à la convention de droit uniforme, donc non liés par celle-ci, et que ceux-ci se reconnaissent compétents. Ainsi on peut imaginer une action intentée par une victime prétendue et portée devant une juridiction locale dont l'État n'a adhéré ni à la CV ni à la CM. Le transporteur risque d'invoquer en vain le respect des dispositions de la CV/ CM. S'il détient des actifs dans le pays en cause et si le demandeur triomphe, la compagnie sera conduite à s'exécuter]

La CV prévoyait quatre chefs de compétence allant du tribunal du siège du transporteur au tribunal du point de destination, ces chefs de compétence sont maintenus par la nouvelle convention.
Si la convention de Montréal a conservé ces 4 chefs de compétence, elle en a ajouté, à la demande des États-Unis, un cinquième en cas d'accident mortel ou corporel au profit, sous certaines conditions, des tribunaux du pays de la résidence du passager. L'idée est de permettre à la victime de s'adresser aux juridictions de son pays. Solution assez souvent reconnue dans le droit de la consommation.

i. le tribunal du domicile du transporteur

Ce chef de compétence convient plus particulièrement à la situation du transport assuré par une personne physique.

ii. le tribunal du siège principal de l'exploitation du transporteur

Ce chef de compétence convient davantage aux transporteurs constitués en société. On retrouve la compétence du tribunal du siège social du défendeur.

Affaire West Caribbean Airways, arrêt Pierre-Louis v. Newvac Corp : une cour d'appel américaine avait accueilli l'exception de forum non conveniens, catastrophe au-dessus de Venezuela, touristes rentrant en Martinique, des victimes par ricochet saisissent les tribunaux de Floride, étaient en cause une société américaine (apparemment un tour opérateur, affréteur de l'avion) (qualifié de transporteur contractuel) (qui délivrait les billets) ainsi qu'une société colombienne liées par un contrat de charte, la société colombienne, fréteur, est l'exploitante de l'avion McDonnell Douglas MD-82, elle était transporteur de fait / effectif, ultérieurement en faillite, les touristes étaient passés par l'intermédiaire d'une agence de voyages ayant un siège en Martinique. La cour d'appel des États-Unis pour le onzième circuit, 8 octobre 2009, se déclare forum non conveniens, les demandeurs sont renvoyés à se pouvoir en Martinique. Argument : la procédure est réglée selon l'a. 33 § 4 par la loi du juge, l'exception de forum non conveniens appartient au droit procédural américain. Cf. thèse L. Chassot, n° 947. La Cour suprême des États-Unis a refusé d'examiner le recours et de délivrer le WRIT OF CERTIORARI.

L'affaire a donc été portée devant les juridictions françaises : en première instance et en appel, à Fort de France, chef- lieu de la Martinique d'où les victimes étaient originaires.

Tribunal de grande instance de Fort de France, 24 août 2009

Cour de Fort- de- France, 25 juin 2010, RG 09/00663, écartant la solution du dessaisissement du tribunal de Fort- de-France : 16 août 2005, un avion exploité par la compagnie West Caribbean Airways, un vol entre Panama et Fort de France, l'avion s'écrase dans le nord- ouest du Venezuela, meurent dans la catastrophe 152 passagers originaires de la Martinique et 8 membres de l'équipage colombien.
Une agence de voyages installée à Fort de France, Globe -Trotter, organisait des séjours, elle avait confié à une société installée à Miami en Floride NEWVAC (agissant sous le nom commercial de GO 2) le soin de rechercher des partenaires y compris pour le transport aérien, NEWVAC avait conclu le 15 mars 2005 un contrat d'affrètement à temps d'un avion avec équipage avec une société de Medellin la West Caribbean Airways.
Les familles ont agi devant la juridiction américaine considérant NEWVAC comme transporteur contractuel installé en Floride, y ont été assignés la société américaine, l'exploitant colombien et son assureur. Les défendeurs ont soulevé une exception de forum non conveniens.
Le 26 septembre 2007 le juge américain de la cour de district a reconnu la qualité de transporteur contractuel à la

société américaine et déclaré la compatibilité du principe du forum non conveniens avec les règles de compétence édictées par la convention de Montréal ; le 9 novembre 2007, la juridiction américaine a accueilli l'exception, le for de la Martinique étant jugé plus approprié ; le 7 décembre 2007, la juridiction américaine a pris une ordonnance, ordonnant aux défendeurs d'accepter la compétence des tribunaux de la Martinique, de renoncer à la prescription, les demandeurs tant invités à saisir dans les 6 mois la juridiction appropriée.
Ces différentes décisions ont fait l'objet d'un appel devant la cour d'appel de circuit ; les demandeurs ont saisi le tribunal de Fort de France, lui demandant de se dessaisir en déclarant son défaut de juridiction internationale ; la société américaine a appelé en garantie la société colombienne en faillite et son assureur ; le tribunal français a dit recevable mais non fondée la demande de dessaisissement et a renvoyé le tout à la mise en état ; les 669 demandeurs ont formé contredit et demandé le dessaisissement du tribunal de Fort de France au profit de la cour d'appel américaine : le tribunal de Fort de France ne peut exercer sa compétence en raison du choix par les demandeurs du tribunal de Floride. La cour d'appel française reconnaît que seule était ouverte la voie du contredit et refuse que soit remise en cause la compétence du tribunal de Fort de France sous couvert d'un défaut de pouvoir juridictionnel, le jugement est confirmé.

Dans son arrêt de la 1° chambre civile rendu le 7 décembre 2011, D. 2012.5 obs. X. Delpech, D. 2012. 254 avec la note de Philippe Delebecque, Revue de droit des transports, janvier 2012, comm. 7 par Ph. Delebecque, Semaine Juridique G, février 2012. 241, note Louis d'Avout, Gaz. Pal. 27 juin 2012 obs. Jean -Pierre Tosi, D. 2012. 1228 obs. Gaudemet Tallon et Jault Seseke, Revue critique de DIP 2012.138 rapport du conseiller référendaire Agnès Maitrepierre, RTD Civ. 2012.367 obs. Philippe Théry, Clunet octobre 2012, 23 note Sandrine Clavel, Journal de droit international, octobre 2012, var. 4 avec l'étude d'Olivier Dubos -
La Cour de cassation française contredit la solution américaine sur l'appel au droit procédural du juge saisi et affirme le libre choix souverain des demandeurs quant à l'élection du tribunal compétent.
Cf. Laurent Chassot, n° 959.
La cause, du fait de la décision américaine ayant accueilli l'exception de forum non conveniens soulevée par les défendeurs, avait été portée devant les tribunaux français. Certains demandeurs ont demandé au tribunal de Fort- de-France de se déclarer incompétent et comme tel dépourvu de pouvoir juridictionnel, le tribunal a déclaré recevable la demande mais il l'a dite mal fondée.
Contredit a été formé contre ce jugement : la cour d'appel de Fort de France a confirmé le jugement. L'affaire vient devant la Cour de cassation, qui casse sans renvoi.
La chambre civile commence par affirmer la recevabilité de la demande en dessaisissement : les demandeurs ont été contraints de porter leur litige devant une juridiction qu'ils n'ont pas choisie. C'est à raison de la décision américaine de forum non conveniens qu'ils ont agi en Martinique. Ils ont un intérêt légitime à agir à titre déclaratoire en constatation de la portée du droit d'option de compétence que leur reconnaît la convention de Montréal.
La cour d'appel a également été bien saisie par la voie du contredit.
Sur le fond, la chambre civile affirme la primauté du droit uniforme sur le droit procédural interne (américain) ainsi que le libre choix du tribunal au sein de la rose des options par le demandeur : l'option de compétence ouverte au demandeur s'oppose à ce que le litige soit tranché par une juridiction, également compétente, autre que celle qu'il a choisie. Cette option a été assortie d'une liste limitative de fors compétents ; le demandeur dispose, *et lui seul,* du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, sans que puisse lui être opposée une règle de procédure interne aboutissant à contrarier le choix impératif de celui-ci.
En clair, en l'espèce, d'après la Cour de cassation, le tribunal américain du siège du transporteur qui a été saisi par les victimes est compétent, et seul compétent, le tribunal français ne l'est pas. La règle de procédure américaine cède devant les prévisions supérieures de la convention de Montréal. La cause doit repartir en Floride pour être jugée.
L'arrêt déclare l'indisponibilité actuelle du for français. Ce qui peut être interprétée de la façon suivante : le tribunal de Fort de France est actuellement incompétent. C'est le tribunal du siège du transporteur qui doit statuer. S'il accepte de statuer, tout est parfait. Le tribunal américain avait estimé que le for français était supérieur. Il recouvre en principe son pouvoir juridictionnel du moment que le forum CONVENIENS, l'un des fors naturels, décline sa compétence. S'il refuse de statuer, il y aurait déni de justice, la compétence des tribunaux français serait alors admise.

Après l'arrêt de la Cour de cassation, les victimes par ricochet ont réactivé leur action devant le tribunal fédéral du district sud de Floride, cette juridiction du premier degré en date du 16 mai 2012 a refusé de connaître de l'affaire et a donc refusé de faire sienne l'interprétation de la Cour de cassation française.
La cour d'appel américaine du 11° circuit, 6 mai 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, chronique 8, 2,

A, par C. Kende et alii, a confirmé cette décision, si bien que les tribunaux français au titre de forum NECESSITATIS reprennent, nous semble-t-il, leur pouvoir juridictionnel. Face au déni de justice, la juridiction française, si elle est à nouveau saisie, ne pourrait qu'affirmer sa compétence. C'est un principe de droit naturel que tout justiciable doit être mis en situation qu'un juge entende sa demande.
Même si les juridictions américaines n'ont nulle obligation de faire leur la solution dégagée par la haute juridiction française, on peut cependant regretter cette opposition frontale entre l'interprétation française des normes procédurales de la convention de Montréal et celle des juridictions américaines. Cette divergence ne pourrait être surmontée que s'il existait à l'échelon mondial une instance ayant le dernier mot pour déterminer la portée des dispositions contenues dans la convention portant droit uniforme. La lacune est sur ce point criante et il est déplorable que rien ne soit fait par l'OACI pour y remédier.

(Dans cette affaire de la catastrophe du vol Panama - Martinique, plusieurs victimes par ricochet n'ont pas saisi la juridiction américaine, elles ont plaidé directement en Martinique où elles demeurent, le chef de compétence choisie étant alors la juridiction du lieu de destination du vol, cf. infra)
(Dans cette affaire, les familles des membres d'équipage avaient assigné parallèlement aux États-Unis certains industriels ou prestataires de services au titre de défaut de maintenance, le juge de Floride aurait rejeté l'exception de forum non CONVENIENS)

iii. Le tribunal du lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu

C'est la transposition de la jurisprudence des gares principales et la reconnaissance de la compétence du tribunal dans le ressort duquel le transporteur aérien détient un établissement secondaire.

Deux conditions doivent être remplies pour que le demandeur se prévale de ce chef de compétence.

. Le transporteur a un établissement dans le ressort

. C'est par la médiation et les soins de cet établissement secondaire que le contrat de transport aérien a été conclu : vente du billet, établissement de la LTA

Paris, 1° juillet 2014, Revue droit transports juillet 2014, commentaire 50 par Ph. Delebecque : compétence du tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve Roissy : la compagnie Thai a une adresse à Roissy et la LTA a été signée à Roissy

Ce chef de compétence est exclu si la double condition n'est pas remplie.

Com. 8 novembre 2011, Bull. , Revue critique de droit international privé 2012.607 note Cécile Legros, un transport de médicaments de Lyon au Danemark, l'expéditeur confie la marchandise à DHL qui joue le rôle d'un commissionnaire ou d'un transitaire, DHL confie le transport aérien du produit de Paris à Copenhague à la SAS, perte de la marchandise, l'expéditeur agit devant le tribunal de Pontoise contre DHL qui appelle en garantie le transporteur aérien, la SAS Cargo ayant son siège à Stockholm conteste avec succès la compétence du tribunal de Pontoise, la cour de Versailles n'ayant pas établi que le contrat de transport aérien entre Paris et Copenhague avait été conclu par l'intermédiaire de l'établissement de la SAS à Roissy. Le contrat avait été, semble-t-il, conclu en Suède.

A contrario pour écarter ce chef de compétence, Paris, 17 décembre 2013, Revue de droit de transports janvier 2014, commentaire 8 par Ph. Delebecque, concernant un transport de produits de beauté de Paris en direction de Shanghai, rien n'établissait la conclusion en France du contrat.

iv. Le tribunal du lieu de destination

Compétence de la juridiction de Fort de France dans la catastrophe survenue au- dessus du Venezuela.
Compétence du tribunal de Paris ou de Bobigny pour la catastrophe du Rio - Paris. Tribunal également compétent au titre du siège du transporteur, Air France.

iv. La cinquième juridiction en cas de mort ou de lésion : la compétence des tribunaux du pays de la résidence principale et permanente du passager. Art. 33 § 2.

Cette compétence des tribunaux de la résidence du passager n'est pas générale, elle n'est reconnue que si plusieurs conditions sont réunies.

La solution est propre à la mort du passager ou à une lésion corporelle, elle est étrangère au transport de fret.

Le transporteur doit exploiter des services de transport aérien à destination ou au départ de l'État où le demandeur entend agir en justice. Il exploite ces services avec ses propres aéronefs, ou bien il exploite avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial.
Le transporteur mène ses activités à partir de locaux qu'il loue ou qu'il possède dans cet état. Ou bien à partir de locaux d'un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial.
La disposition montréalaise fait référence implicitement aux accords de franchise, de banalisation, de partage de code et aux Alliances.

La disposition montréalaise statue en termes de compétence internationale directe, la compétence territoriale est appréciée par le droit local. Il peut en résulter que la victime soit habilitée à agir devant le tribunal dans le ressort duquel elle a sa résidence.

Les tribunaux américains rejettent parfois la compétence de la 5° juridiction que les États-Unis avaient pourtant instamment sollicitée. (Lors des travaux préparatoires, la délégation américaine avait minimisé l'effet innovateur de la disposition nouvelle en indiquant qu'elle serait tempérée aux États-Unis par l'admission de la doctrine du forum non CONVENIENS) Une juridiction américaine au titre du forum non CONVENIENS renvoie le demandeur devant les tribunaux français, alors que le passager tué dans la catastrophe du Rio - Paris du 1° juin 2009 résidait aux États-Unis (avant la catastrophe, il habitait le Brésil avec sa femme depuis 12/13 mois, il ne s'agissait au Brésil que d'une résidence provisoire). C'est une décision de la cour de district du nord de la Californie datée du 4 octobre 2010 prise à la demande d'Air France qui considère que la France est un for alternatif et adéquat, un forum SUPERIOR.
Cf. Laurent CHASSOT, n° 955.
Le débat rebondit : en quel sens se prononcera la juridiction française si le demandeur américain lui demande de se déclarer incompétente ? Si le tribunal de Paris ou de Bobigny suit la jurisprudence précitée de la Cour de cassation du 7 décembre 2011, il se déclarera incompétent, c'est le choix opéré par le demandeur qui est déterminant. La juridiction américaine avait compétence pour statuer aux termes de l'article 33. Normalement le contentieux fera retour devant la juridiction américaine si elle s'estime encore compétente. Sinon la France exercera sa compétence juridictionnelle pour surmonter le déni de justice.

Il faut être conscient qu'avec cette pluralité de compétences et une telle jurisprudence, dès qu'on est en présence d'une catastrophe de masse, plusieurs fors peuvent être parallèlement sollicités, avec un risque, limité, de solutions contradictoires. Certains souhaiteraient imposer la concentration du contentieux. (D'autres suggèrent le recours au sursis à statuer). (Il ne semble pas possible au transporteur de soulever avec succès une exception de connexité internationale, les différentes demandes des victimes portées dans des États distincts sont certes connexes, il ne semble pas cependant qu'on puisse imposer à l'une des victimes la connaissance de sa demande par un for alternatif)
La véritable motivation est que certains justiciables (sollicités par de gros cabinets d'avocats américains) sont incités à plaider aux États-Unis où les juges seraient plus généreux qu'ailleurs pour le calcul du montant des dommages intérêts. Ces distinctions et discriminations n'honorent pas le sentiment inné de justice. Il est anormal que statuant sur le fondement de la même convention de droit uniforme le montant des dommages intérêts alloués aux victimes d'un même accident puisse varier considérablement selon que l'on plaide à New York, à Paris ou à Delhi. Le recours au forum shopping est malsain. D'autant qu'aux États-Unis, on admet la licéité du pacte de quota LITIS de telle sorte

que l'avocat prendra, en cas succès de la procédure, une part substantielle des dommages intérêts alloués au demandeur. Cette agitation processive à raison des larmes versées est affligeante, cette recherche du for le plus généreux en dommages -intérêts malsaine.

B. L'incidence de la pluralité de demandeurs (action de groupe) ou de défendeurs, l'incidence de la litispendance, l'incidence des actions en intervention ou en garantie. La prise en considération d'actions connexes. Les actions récursoires

La coordination entre les règles de droit uniforme et les dispositions du droit procédural interne et européen s'avère parfois particulièrement délicate.

1. La pluralité de demandeurs

Lorsqu'une catastrophe aérienne survient et qu'elle fait des centaines des victimes, il est possible que les victimes immédiates ou par ricochet intentent en ordre dispersé l'action en responsabilité contre le transporteur devant l'une ou l'autre des juridictions ayant selon la CV ou la CM compétence pour en connaître.
Le tribunal saisi a la possibilité de joindre les demandes semblables portées devant lui et de statuer par un unique jugement. L'art. 367 du code de procédure civile parle de jonction d'instance. Les demandes conservent en ce cas leur autonomie.

La question est différente avec l'action de groupe.
On voit parfois une action de groupe intentée à l'initiative de quelques victimes d'un accident aérien devant un tribunal américain ou canadien.
On peut s'interroger sur le sort procédural des autres victimes dispersées à travers le monde : la décision rendue dans le cadre d'une action de groupe à laquelle elles ne sont pas jointes leur est-elle opposable ?

La possibilité d'une action de groupe a été admise en droit français par la loi du 17 mars 2014, article L.423-1 et suivants du code de la consommation. Cette action ne peut concerner que la réparation de préjudices matériels. L'action de groupe appartient uniquement à des associations de défense des consommateurs représentatives au niveau national et agréées. (L'autorité française a désigné un certain nombre d'associations habilitées à agir comme la fédération nationale des associations des usagers des transports.) L'action de groupe est portée devant une juridiction civile, le tribunal de grande instance. Il s'agit d'un mécanisme devant permettre d'assurer la réparation de préjudices individuels subis par des consommateurs placés dans une situation similaire ou identique ayant pour cause commune un manquement par un professionnel à ses obligations légales ou contractuelles à l'occasion de la vente de biens ou de la fourniture de services. L'action de groupe ne peut porter que sur la réparation de préjudices patrimoniaux résultant des dommages matériels subis par les consommateurs. Les catastrophes aériennes de masse ne semblent pas ainsi concernées pour le moment dans leur composante de réparation du préjudice moral ou d'affection. La perte de revenus ou l'obligation pour les victimes d'engager des frais médicaux pourrait servir de tremplin à une action de groupe. L'action de groupe pourrait en revanche être utilisée en cas de retard (cf. la note de Jean-Jacques Barbieri au JCP du 9 juin 2014, 647) ou de perte de bagages affectant une pluralité de personnes. Consulter sur l'action de groupe en matière de transport l'article de M. Paulin à paraître à l'automne 2015 dans les Mélanges offerts à notre éminent condisciple Patrick SERLOOTEN.

2. La pluralité de défendeurs

Les victimes peuvent songer en présence d'un accident aérien à mettre en cause non seulement le transporteur mais également d'autres co-responsables, d'autres colitigants, d'autres codéfendeurs.
La victime du dommage aérien peut songer à faire supporter le poids de la réparation par plusieurs responsables, transporteurs de droit et de fait, préposés, assureurs, voyagistes, avionneurs, gestionnaires des aérodromes, ayant leur siège dans des ressorts distincts, français voire étrangers.
Il y a donc éventuellement une multiplicité de demandes en justice, on se demande si on peut les concentrer dans un for unique.

L'unicité de procédure est-elle possible ?

Le tribunal qui juge le transporteur peut-il juger simultanément le fabricant ?
Le tribunal qui connaît de l'action intentée contre le fabricant peut-il juger simultanément celle formée contre le transporteur aérien ?
La concentration du contentieux est-elle envisageable ?

Celle-ci est prévue en droit interne : « S'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux », art. 42, al. 2, CPC.
La règle semble valoir, même si l'un des défendeurs réside à l'étranger. L'article 42 a été étendu à la sphère internationale par les arrêts Pelassa et Scheffel.
Le juge français est ainsi compétent pour connaître de l'ensemble des demandes formées contre les codéfendeurs.
On exige pour cela un lien de connexité entre l'action portée devant les tribunaux français et l'autre action pour laquelle on fait appel à la compétence dérivée.

Audit, Droit international privé, Économisa, n° 364 et suivants
Bureau et Muir Watt, Droit international privé, Thémis, tome I, n° 231

Applications

Il est possible que la victime assigne simultanément devant le même tribunal le transporteur ainsi que l'assureur de celui-ci. Ce point ne suscite pas en principe de difficulté.

En cas de transport successif, le demandeur peut assigner soit l'un des transporteurs successifs, voire plusieurs (art. 36 § 3 CM).
Lorsque le transporteur contractuel fait effectuer le transport par un tiers, la victime peut assigner le transporteur contractuel ainsi que le transporteur de fait (art. 45 CM). Quant à la compétence juridictionnelle, l'action est portée soit devant l'une des juridictions ayant compétence à l'égard du transporteur contractuel, soit devant le tribunal du siège du transporteur de fait, art. 46 CM.

On relève également la présence d'une pluralité de codéfendeurs lorsque sont mis en cause non seulement le transporteur aérien mais également les fabricants, avionneurs et équipementiers.
Il arrive en effet assez fréquemment qu'en cas de catastrophe aérienne le demandeur assigne simultanément le transporteur ainsi que le fabricant ou l'atelier de manutention suspecté de fabrication ou d'entretien d'un appareil défaillant ou défectueux, il souhaite que la même juridiction connaisse de cette double demande. Les deux demandes présentent incontestablement des liens. On peut estimer souhaitable que la même juridiction détermine les causes du sinistre et fixe la charge des responsabilités.

En ce qui concerne la demande portée contre le transporteur aérien, le tribunal n'est compétent pour en connaître que si le demandeur porte son action devant l'une des juridictions visées par l'article 33 CM.
Telle est l'actuelle jurisprudence de la Cour de cassation, même si celle-ci a connu un temps d'hésitation.

C'est ainsi que le tribunal de Toulouse, compétent pour connaître d'une action contre le fabricant Airbus (qui a son siège dans le ressort toulousain), ne peut connaître de l'action menée simultanément contre un transporteur n'ayant pas son siège en France ou si le vol n'avait pas la France comme point de destination. Il y aura alors dualité de procédures, une en France contre le constructeur, une autre menée à l'étranger contre le transporteur.

Premier temps : la 1° Civile, 11 novembre 1997, Bull. I, n° 331, p. 225, admettait la compétence des tribunaux français pour juger un transporteur pakistanais ; catastrophe au Népal, les tribunaux français étant appelés à connaître de la responsabilité d'Airbus. Cette solution méconnaissait le dispositif de la CV donnant une liste limitative de juridictions aptes à connaître de l'action contre le transporteur du Pakistan : Toulouse n'y figurait pas.

La Cour de cassation est revenue à des meilleurs sentiments unionistes et a abandonné sa jurisprudence de 1997.

1° Civile, 11 juillet 2006, Gaz. Pal. 18-22 août 2006, Jurisprudence p. 2622 avis de l'avocat général Sainte Rose :

l'accident survient dans le cadre d'un vol entre Le Caire et Bahreïn, mise en cause d'Airbus fabricant de l'avion immatriculé à Oman ainsi que du transporteur Gulf Air. La CV énonce une règle de compétence directe à caractère impératif, le transporteur aérien ne peut être cité que devant les tribunaux visés par l'art. 28 CV.

1° Civile, 11 juillet 2006, D. 2006 IR 2055 obs. Delpech : un Airbus s'écrase en mer, vol entre Abidjan et Nairobi, les victimes assignent Airbus à Toulouse en France ainsi que le transporteur kenyan, cassation de l'arrêt de la cour de Toulouse ayant admis par voie de connexité la compétence de la juridiction française à l'égard du transporteur.

Cour d'appel d'Orléans, cour de renvoi, 14 décembre 2007, Revue critique de droit international privé, 2008.311 note Hélène GAUDEMET- Tallon, Revue de droit des transports mai 2008.109 note Delebecque, et juillet - août 2008.155, note STAES, les dispositions de la convention de Varsovie édictent une règle de compétence directe à caractère impératif.

I° Civile, 12 novembre 2009, n° 08-15269, rejet du pourvoi formé contre l'arrêt de la cour d'Orléans, caractère exclusif de la règle de compétence édictée par la CV.

En revanche, si le tribunal français est compétent pour connaître de l'action contre le transporteur, le demandeur peut attraire également en France le fabricant étranger.

Autre débat
La victime a agi contre le transporteur, par exemple en France.
La victime a agi parallèlement devant un tribunal étranger contre l'avionneur ou l'un des équipementiers.
Deux actions parallèles sont menées devant des tribunaux relevant de plusieurs souverainetés.
Il y a un lien entre ces deux procédures.
L'un des plaideurs peut-il soulever une exception de connexité internationale demandant au juge étranger de faire juger l'affaire en France par la juridiction saisie de l'action menée contre le transporteur ?

Voir mon article, La catastrophe de Charm el Cheikh du 3 janvier 2004, publié au SCAPEL, 2009. 51, à propos de l'arrêt de la 2° chambre civile du 30 avril 2009. Une action est intentée aux États-Unis contre le propriétaire bailleur de l'avion et les fabricants américains, le juge américain se déclare FORUM NON CONVENIENS en faveur du tribunal de Bobigny saisi de l'instance contre le transporteur égyptien, la France était le pays de destination , la décision américaine n'est pas critiquable, elle ne se fonde pas sur le droit uniforme mais sur le droit procédural américain, le transporteur aérien ne figurait pas parmi les défendeurs. Le juge français pourrait connaître du double contentieux à raison de la connexité, il est compétent sur le terrain de la CV, il peut connaître par connexité du contentieux mené contre le loueur, le fabricant et les équipementiers. L'affaire s'est terminée au civil par une transaction.

3. Les actions en garantie ou l'appel en intervention

Un sinistre aérien s'est réalisé. La victime a intenté une action en responsabilité.
Le défendeur qui risque d'être réputé civilement responsable peut-il appeler un tiers à l'instance pour le garantir ?

Le transporteur peut appeler à l'instance son assureur. Ce point ne suscite pas de difficulté.

Il faut envisager l'hypothèse de la coaction qui peut appeler la coresponsabilité. Une catastrophe aérienne. Les causes sont multiples. Des défaillances de plusieurs côtés ont joué un rôle causal dans la survenance de la catastrophe.

α. Le transporteur contre le fabricant

Imaginons Air France assignée en justice dans le cadre d'un accident aérien ; la compagnie française peut-elle appeler à l'instance Airbus ou Boeing ?

Il est possible que le transporteur actionné en responsabilité appelle à l'instance le fabricant, prétendant qu'il n'est

lui-même pour rien dans la survenance du dommage et que c'est un produit défectueux qui est à l'origine de l'accident.
Le transporteur souhaite transférer en tout ou en partie l'obligation finale de réparation sur le fabricant.
Dans le premier cas il faut se demander si le tribunal compétent pour connaître de l'action exercée contre le transporteur peut connaître de l'appel en intervention forcée d'un fabricant. La réponse est positive si le contentieux demeure de pur droit interne. Voir l'art. 333 CPC : « Le tiers mis en cause est tenue de procéder devant la juridiction saisie de la demande originaire, sans qu'il puisse décliner la compétence territoriale de cette juridiction, même en invoquant une clause attributive de juridiction ». Elle est plus douteuse si l'avionneur a son siège hors France et s'il a fait figurer au contrat de vente de l'aéronef une clause attributive de juridiction.

(Quant au fond, en ce qui concerne la contribution à la dette, le poids définitif de la dette devrait incomber au tiers, par exemple un fabricant, si celui-ci est convaincu de défaut de fabrication ou de maintenance et qu'aucune faute causale dans la survenance du dommage n'est établie contre le transporteur)

β. Le fabricant contre le transporteur

Ce cas de figure est plus exceptionnel.

Imaginons qu'Airbus, actionné en responsabilité par des victimes par ricochet, appelle en intervention Air France ou la Lufthansa.

Si la victime a assigné le fabricant devant les tribunaux français au titre du siège de l'industriel en France et si ce fabricant entend appeler en garantie le transporteur aérien, certains pouvaient estimer qu'il ne le pouvait que si le transporteur a son siège en France ou si la France figure comme point de destination du transport. L'appel en garantie ne pouvant pas être déféré devant une juridiction qui ne figure pas sur la liste dressée par la CV ou la CM.
L'argument se fonde sur l'exclusivité des solutions fixées dans le marbre par la CV.
Un transporteur aérien ne répond de ses actes que dans le cadre du système de responsabilité prévu par le droit uniforme.
C'est l'article 24 de la convention de Varsovie qui prévoit que dans le cas d'un accident corporel toute action en responsabilité à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la convention.
Le transporteur doit être mis à l'abri doute astuce procédurale tendant à le faire échapper au statut protecteur varsovien.
Quant à l'article 28, il prévoit la liste exhaustive des tribunaux qui sont compétents pour connaître de l'action en responsabilité.
La cour de Toulouse s'était prononcée en ce sens dans un arrêt du 12 mars 2013, BTL avril 2013.262.
Les dispositions de la CV doivent régir toute action contre le transporteur.
Il s'agissait en 2006 d'un transport entre l'Arménie (Erivan) et la Russie (Sotchi), soumis à la CV, la Russie n'ayant pas ratifié la CM.
L'avion tombe en mer à proximité de Sotchi, en tentant d'atterrir en dépit d'un fort orage. Les 113 occupants perdent la vie.
Les victimes agissent à Toulouse contre le constructeur Airbus.
Airbus entend appeler en garantie le transporteur aérien, ARMAVIA, qui n'a aucun lien avec la France, il est arménien et apparemment en faillite depuis 2013.
La juridiction toulousaine est incompétente, décide à la suite du TGI la cour d'appel, pour connaître de cet appel en garantie.
Les victimes ne doivent pas être habilitées à s'évader de l'exclusivisme montréalais. La règle vaut incontestablement pour les victimes directes ou les victimes par ricochet. Elle vaut plus largement pour toute personne voulant mettre en cause la responsabilité du transporteur, du fait d'une mauvaise exécution du contrat de transport.
Il n'y a aucune raison, même si le régime de la CV/CM apparaît dérogatoire au droit commun et semble accorder un statut privilégié aux transporteurs aériens, de ne pas appliquer au fabricant appelant le transporteur en garantie, la solution applicable à la victime directe qui voudrait assigner devant un for unique le fabricant et le transporteur.
Les juridictions déterminées par l'art. 33 CM disposent d'une compétence exclusive pour apprécier la responsabilité du transporteur aérien, quelle que ce soit la personne qui entend qu'elle soit mise en cause, par voie d'action ou par voie d'intervention.

Voir la thèse de M. Laurent CHASSOT, op.cit., traitant de l'action du co-responsable, n° 655 et suivants.
Cet auteur cite une décision du tribunal du district Est de New York du 16 août 2004 refusant de soumettre au régime varsovien l'appel en cause du transporteur par le constructeur. L'argument étant que la convention ne concerne que les usagers du transport, ce qu'un constructeur aéronautique n'est pas quand il plaide contre le transporteur. La solution permet de faire condamner dans les termes du droit commun le transporteur du fait d'un accident aérien du moment qu'il n'est pas actionné par le passager, un expéditeur ou un destinataire de fret. Certains jugeaient la solution de la cour de Toulouse préférable puisqu'elle permet de respecter les prévisibilités auxquelles s'attache le transporteur et de faire une application raisonnable de l'exclusivisme montréalais.

Un pourvoi ayant été formé, l'affaire Airbus c. ARMAVIA a été tranchée par la Cour de cassation.

La 1° chambre civile de la Cour de cassation, dans son important arrêt du 4 mars 2015, n°13-17392, D. 2015.622 obs. X. Delpech, a censuré l'arrêt de la cour de Toulouse, s'inspirant manifestement du raisonnement tenu outre Atlantique.
Ce qui dénote l'importance de l'affaire, c'est l'intervention exceptionnelle devant la Cour de cassation tant de l'IATA pour la défense des intérêts des transporteurs que de trois associations de défense des intérêts des industriels de l'aéronautique.
La compétence du droit spécial aérien est cantonné aux relations directes entre transporteur et victimes pouvant agir contre lui, elle ne s'étend pas aux appels en garantie ou aux actions récursoires entre constructeur et transporteur. Ce ne sont pas des actions en responsabilité intentée contre le transporteur. Le constructeur qui agit contre le transporteur dispose d'une action personnelle, il n'est pas directement lésé par la mort des passagers, il ne dispose pas d'une action en tant que victime, il entend seulement si sa responsabilité à base de faute est établie faire déclarer en justice qu'il n'est pas l'unique auteur du dommage mais que le transporteur a lui aussi contribué par son imprudence ou sa négligence à la production du dommage.
« L'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la CV et partant échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées en son article 28 ».
La haute juridiction considère implicitement que le constructeur n'appartient pas à la catégorie des victimes d'un accident aérien, mais à celle des responsables éventuels. Il n'y a que les actions en responsabilité appartenant aux victimes d'un accident aérien qui relèvent du régime uniforme. Les actions entre éventuels co-auteurs d'un accident aérien relèvent du droit commun.
La solution ne fait pas l'unanimité.
L'exclusivisme varsovien est mis à mal, la Cour de cassation lui donne une portée relative et non absolue, cet exclusivisme est limité, il est cantonné.
La solution est défavorable au transporteur soumis à la CV, qui risque indirectement de perdre le bénéfice de la limite de réparation dans ses relations avec le constructeur lors du règlement de la contribution à la dette. Dans l'hypothèse où la juridiction établirait la coresponsabilité des deux professionnels, constructeur et transporteur, dans la survenance de la catastrophe aérienne, le transporteur risque de devoir au final prendre à sa charge sans le filet protecteur de la limite de responsabilité une partie substantielle de la réparation.
C'est là que l'on peut marquer la fragilité de la solution donnée par la Cour de cassation. Le constructeur en effet sera lors du procès amené pour se défausser à mettre en cause la conduite par la compagnie de l'opération de transport, il sera conduit à tenter de convaincre de faute le transporteur. On peut penser que la mise en cause de la responsabilité en justice du transporteur relève du seul système varsovien qui se voulait dans les premiers développements de la navigation commerciale protecteur des intérêts des compagnies aériennes. Le transporteur répond certes des conséquences de l'accident aérien mais s'il est assigné en justice sa responsabilité ne devrait pouvoir être uniquement appréciée que dans les termes du droit uniforme.

4. Les actions récursoires

Nous envisageons l'hypothèse où une juridiction a condamné l'un des protagonistes, celui-ci exerçant a posteriori un recours contre l'un ou l'autre des co-responsables. Nous supposons alors une succession d'instances.
L'article 37 CM décide que la convention (de Montréal) ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions (il s'agit essentiellement du transporteur) a ou non un recours contre toute autre personne.
Ce recours exercé contre des tiers comme le fabricant, les autorités de l'aviation civile ou les équipementiers sera jugé dans les termes du droit commun applicable à ce type de recours. La CM ne dispose pas en ce domaine de

compétence normative.

Par identité de raison, on pourrait prétendre que le texte devrait être bi-latéralisé et que le recours mené par un tiers contre le transporteur échapperait lui aussi à la compétence de la CM.
(Le précédent de l'arrêt cité supra du 4 mars 2015 rendu par la première chambre civile sur le fondement de la CV va en ce sens).
Les recours ne seraient pas réglés par le droit uniforme, celui-ci n'aurait pour finalité que de régir l'action de la victime de l'accident contre le transporteur.
L'auteur du recours sera contraint d'agir ordinairement devant les tribunaux de l'État où le défendeur demeure.

Si le tiers condamné s'est acquitté d'une condamnation, on peut prétendre qu'il est subrogé dans les droits de la victime et qu'il peut exercer les droits de celle-ci dans les termes du droit uniforme, délai biennal, compétence des tribunaux, causes d'exonération de responsabilité .. Tout dépendrait de la position procédurale adoptée par l'auteur du recours, action personnelle ou créancier subrogé.

(On peut consulter avec profit les développements figurant dans l'ouvrage de Mademoiselle Viney et de M. Patrice Jourdain, Les conditions de la responsabilité, Traité de droit civil de Jacques Ghestin, LGDJ, concernant le concours en droit français interne entre le fait imputé au défendeur et le fait d'un tiers et la contribution des co-auteurs à la réparation du dommage, n° 415 et suivants. On remarquera en ce qui concerne la terminologie, le défendeur est tantôt présenté comme l'un des auteurs co-responsables du dommage tantôt comme une victime subissant un dommage du fait qu'il a été condamné à la réparation intégrale alors qu'une autre personne a une part de responsabilité dans la survenance du dommage)

5. La litispendance

La question ne semble pas se poser. On voit mal la victime assigner le transporteur aérien en réparation devant deux juridictions différentes. À moins que la victime agisse contre le transporteur, celui-ci à son tour reprochant sa faute à son client et lui réclamant des dommages intérêts. Si la question est portée devant la même juridiction, il y aurait une demande reconventionnelle. Si deux juridictions distinctes sont saisies, il n'y aurait pas litispendance à défaut d'identité d'objet et de cause.

On peut imaginer le contentieux entre l'avionneur et le fabricant, chacun rejetant sur l'autre la responsabilité dans la survenance d'accident devant deux juridictions de deux États distincts. Il y aurait litispendance. Même litige. Identité des parties. Soumission du litige à deux juridictions différentes. L'accidenté se trouvant étranger au règlement de ce litige, du moment qu'il est indemnisé.

Voir à propos des relations entre une convention portant droit uniforme, CMR, et le droit processuel européen, règlement n° 44/2001 : les dispositions de la CMR en matière de litispendance s'appliquent sous certaines conditions, CJUE 4 mai 2010, C-533/08.

Idem sur une problématique voisine, celle de l'incidence des actions en déclaration négative admises par certaines législations. La question concerne tout autant la litispendance que l'autorité de chose jugée. On peut faire état à ce sujet de l'arrêt précité de la CJUE 19 décembre 2013, C-452/12, Revue des contrats juillet 2014, p. 251, note Édouard Treppoz, concernant un transport de marchandises entre les Pays Bas et l'Allemagne, le chauffeur laisse le camion seul dans la nuit, la marchandise est volée, réparation intégrale ou plafonnée ? L'expéditeur est indemnisé par les commissionnaires, 500 000 euros ; action récursoire : l'assureur des commissionnaires se retourne contre le transporteur devant un tribunal allemand ; un tribunal d'Haarlem avait auparavant rendu à la demande du transporteur un jugement déclaratoire négatif suivant lequel celui-ci n'avait pas commis de faute dolosive ou inexcusable ; question préjudicielle du tribunal allemand ; le tribunal allemand peut-il statuer alors que dans la même affaire a été rendu aux Pays Bas un jugement revêtu de l'autorité de chose jugée ; la CJUE interprète l'art. 71 du règlement procédural n° 44/2001 concernant la portée des conventions de droit uniforme conclues par les États membres. Les dispositions procédurales de la CMR sur la litispendance (qui ne sont pas à la lettre très différentes de celles du droit européen mais qui sont interprétées différemment par les jurisprudences nationales) ne peuvent être appliquées que si elles permettent la libre circulation dans l'Union des décisions de justice. Le jugement déclaratoire négatif rendu aux Pays Bas avait le même objet et la même cause que l'action récursoire opposant les mêmes parties

ou leurs ayants droit. La CJUE décide implicitement que l'action récursoire intentée en Allemagne est irrecevable. Morale de l'histoire : les conventions contenant des dispositions procédurales de droit uniforme, qui ont été conclues uniquement par les États membres, et non par l'UE, en présence d'interprétations nationales divergentes sont jaugées à l'aune du droit européen.

Sous - Paragraphe II. La compétence d'attribution

Elle est largement tributaire des solutions procédurales locales.
Quid de la situation française ? Le débat, non clos, est de savoir si en cas d'accident aérien la victime peut obtenir à titre accessoire réparation de la part de la juridiction répressive saisie de l'action publique pour homicide ou blessure involontaire en se constituant partie civile.

I. Les juridictions civiles de l'ordre judiciaire

a. Le référé provision

La victime peut demander en France une avance sur dommages intérêts au président de la juridiction en utilisant la voie du référé provision de l'article 809 alinéa 2 du code de procédure civile : le président peut accorder une provision au créancier dans les cas où l'existence de l'obligation n'est pas sérieusement contestable.

La jurisprudence fournit des exemples récents.

1° Civ. 15 janvier 2014, Bull., n° 11-29038, Journal du droit international, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel : une catastrophe aérienne, un avion yéménite s'écrase en mer en 2009, vol aller et retour entre Paris- Sanaa - Moroni, application de la CM, mort de 152 passagers. L'époux de l'une des victimes assigne le transporteur en référé provision, art. 809 al. 2 CPP. La cour de Paris décide le 12 octobre 2011 que le transporteur ne fait pas la preuve de faits exonératoires de responsabilité et qu'il n'est pas fondé à opposer aux ayants droit de la passagère la limitation de leur indemnisation à 100 000 DTS. La cour d'appel condamne YEMENIA Airways à payer au mari la somme de 14 000 euros à titre de provision à valoir sur la réparation de son préjudice moral et 1000 euros à titre de provision ad litem. La cassation intervient à la demande du transporteur : une enquête était en cours pour déterminer les causes de l'accident, ce qui suffisait à caractériser l'existence d'une contestation sérieuse sur l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien. La solution est sévère pour la victime par ricochet, la cour n'avait alloué au mari ayant perdu sa femme dans la catastrophe qu'une somme assez faible, 14 000 euros. Même si certains attendus de l'arrêt rendu par la cour d'appel étaient excessifs voire erronés, la cour suprême aurait pu par substitution de motifs valider la décision ayant fait l'objet du pourvoi, celle-ci étant en l'espèce justifiée, la provision accordée étant inférieure au seuil.
(Le demandeur ne pouvait faire appel au mécanisme communautaire des avances envisagé par l'article 28 CM, le transporteur du Yémen étant extérieur à l'Union européenne)
(Dans cette affaire de l'accident près de la Grande COMORE d'un avion yéménite, le rapport final de la commission d'enquête de l'Union des Comores, publié le 25 juin 2013, indique comme la cause principale de l'accident des actions inadaptées de l'équipage sur les commandes de vol ayant amené l'avion dans une situation de décrochage. Il est dans ces conditions fort douteux que le transporteur parvienne à s'exonérer en plaidant son absence de faute).

Un autre arrêt rendu le même jour par la cour suprême, n° 11-24522, relate une solution voisine, même si le pourvoi au lieu d'émaner du transporteur provenait des victimes. Le juge des référés avait accordé en première instance des provisions excédant le seuil qui était alors de 100 000 DTS. C'est la cour d'Aix qui en appel réformant l'ordonnance avait limité le montant des provisions au seuil conventionnel. La chambre civile approuve.

Un autre arrêt de la Cour de cassation reprend la solution, 1° Civile 11 février 2015, n° 13-17231 : des ayants droit d'un passager ayant perdu la vie lors de la catastrophe de 2009 du Rio-Paris avaient assigné Air France et son assureur Axa en référé provision. La cour de Toulouse avait, dans un arrêt du 12 mars 2013, limité le montant des provisions à la somme de 100 000 DTS par passager, elle avait donc refusé par décision de principe d'allouer des

provisions d'un montant supérieur à 100 000 DTS. La haute juridiction rejette le pourvoi : l'existence d'investigations en cours, destinées à déterminer les causes d'un accident de transport aérien international, suffit à caractériser l'existence d'une contestation sérieuse sur l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien et à justifier à ce titre, en vertu de l'article 21 CM, une limitation des provisions allouées au seuil de 100 000 DTS. La cour d'appel a justifié sa décision, ayant relevé que les causes de l'accident n'étaient pas encore définitivement établies, les enquêtes et expertises n'étant pas encore achevées.

Les victimes sont ainsi astreintes à une dualité de procédure : dans un premier temps, obtenir en référé une provision qui sera égale ou inférieure au seuil actuel de 113 100 DTS, dans un second temps, plaider au fond, une fois les circonstances de l'accident mieux déterminées ou demeurées à jamais indéterminées, et obtenir éventuellement le complément d'indemnisation si le transporteur n'obtient pas son exonération.

Elles peuvent également hésiter à avoir recours au référé et préférer aller immédiatement au fond, la juridiction risquant alors d'ordonner le sursis à statuer tant que les enquêtes techniques et pénales n'auront pas apporté leurs conclusions. Il serait souhaitable que ces situations ne s'éternisent pas et qu'assez rapidement on se rende compte que le transporteur pourra ou non bénéficier de l'exonération partielle.

Dans l'affaire du Rio-Paris, le rapport final du BEA date de juillet 2012, la cour toulousaine ne sent pas encore parfaitement informée en 2013. L'obtention de l'indemnisation est à placer dans le temps long… La compagnie se réserve manifestement la possibilité d'obtenir son exonération partielle. Remarquons qu'en l'occurrence la règle suivant laquelle le criminel tient le civil en l'état ne pouvait être invoquée, même si le transporteur et le constructeur ont été mis, semble-t-il, mis en examen dans cette affaire. Les victimes n'exerçaient pas l'action civile en réparation du dommage causé par la commission d'une hypothétique infraction d'homicide involontaire perpétrée par le transporteur ou l'un de ses agents. La mise en mouvement de l'action publique, décide désormais l'article 4 alinéa 3 du code de procédure pénale, n'impose pas la suspension du jugement des autres actions exercées devant la juridiction civile (celles qu'on appelle les actions à fins civiles, telles les actions en réparation du dommage subi du fait de la mauvaise exécution d'un contrat), de quelque nature qu'elles soient, même si la décision à intervenir au pénal est susceptible d'exercer, directement ou indirectement, une influence sur la solution du procès civil.
Une ordonnance de non- lieu obtenu par le transporteur n'établirait pas l'absence de faute, faute civile et faute pénale étant désormais dissociées. Il n'en reste pas moins qu'avec la solution jurisprudentielle les enquêtes et les expertises techniques et judiciaires tiennent de fait le civil en l'état.

b. Le débat au fond

i. La juridiction de première instance

Tribunaux civils

La juridiction de proximité a connaissance du contentieux civil jusqu'à 4000 euros.
Le jugement n'est pas susceptible d'appel.
Le législateur a posé le principe de la suppression de cette juridiction composée d'un juge non professionnel, la suppression de la juridiction de proximité est toutefois renvoyée au 1° janvier 2017 par la loi de finances pour 2015.

Le tribunal d'instance connaît de toutes les actions jusqu'à la valeur de 10 000 euros, art. L. 221-4 COJ

Le TGI a compétence pour les causes non attribuées à une autre juridiction à raison du montant de la demande, art. L. 211-3 COJ, il est donc compétent pour les demandes d'une valeur supérieure à 10 000 euros

La juridiction consulaire.
Compétence alternative du tribunal de commerce qui pourrait être saisi par le demandeur : on est en matière d'acte de commerce ou à tout le moins d'acte mixte : le demandeur est souvent commerçant en particulier dans le transport de marchandises, le défendeur est ordinairement une société commerciale, le contrat de transport est un acte de commerce.

Peut-on faire place en matière de contentieux aérien à la procédure de l'injonction de payer ?
Le droit uniforme ne devrait pas s'y opposer en son principe, les dispositions procédurales étant abandonnées à la lex

fori.
Il n'en demeure pas moins qu'en droit interne, l'injonction de payer suppose du côté du créancier qu'il détienne une créance contractuelle d'un montant déterminé, art. 1405 CPC. Ce qui n'est pas le cas d'une victime d'un dommage corporel ou matériel devant donner lieu à une estimation.
On pourrait éventuellement autoriser le recours à l'injonction de payer de la part de l'expéditeur ou du destinataire de marchandises en cas de déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, ou du voyageur victime d'une annulation de vol créancier de l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement européen du 11 février 2004 (on pourrait cependant se demander si la créance du forfait indemnitaire a une cause contractuelle). La créance de la victime a alors un montant déterminé.
On retrouve une exigence voisine avec la procédure européenne d'injonction de payer prévue par le règlement n° 1896/2006 du 12 décembre 2006 - annexes modifiées par un règlement n° 936/2012 du 4 octobre 2012 - qui suppose une créance liquide et exigible.

Une juridiction hongroise a formulé le 27 février 2014, JOUE du 12 mai 2014, C 142/22, une demande de décision préjudicielle demandant s'il est possible de faire valoir une créance d'indemnisation fondée sur l'article 19 CM (retard) dans le cadre de la procédure européenne d'injonction de payer, affaire C-94/14, Flight Refund c. Deutsche Lufthansa. La juridiction demande comment on articule les règles de compétence, en cas d'opposition du défendeur. Les règles de compétence édictées par la convention de Montréal prévalent-elles ? (à mon sentiment, oui, le juge qui connaît de l'opposition doit être une juridiction compétente au regard de l'art. 33 CM).

La procédure européenne de règlement des petits litiges du règlement n° 861/2007 du 11 juillet 2007
La demande ne dépasse pas 2000 euros.
Litiges transfrontaliers : le demandeur saisit une juridiction d'un état membre, l'une des parties possède son domicile ou sa résidence habituelle dans un autre état membre.
Cette procédure peut donc être utilisée par un résident allemand agissant contre Air France.
Le tribunal d'instance ayant compétence pour Roissy serait fréquemment saisi en ce domaine
Procédure simplifiée
Le demandeur remplit un formulaire qui est adressé directement à la juridiction compétente, il joint les justifications utiles. Il s'agit d'une procédure écrite. Une copie du formulaire est notifiée au défendeur, qui a 30 jours pour répondre. La juridiction rend ensuite sa décision. Le ministère d'avocat n'est pas obligatoire. La décision est exécutoire nonobstant tout recours. Elle est reconnue et exécutée dans les autres États membres. La partie qui succombe supporte les frais.

ii. L'instance d'appel devant la cour d'appel

L'appel est ouvert si la demande présentée en 1° instance était supérieure à 4000 euros. Art 34, 39,543 CPC, art. L. 311-1 et R. 221-4 COJ. Loi n° 2005-47 du 26 janvier 2005.

iii. Le pourvoi porté devant la Cour de cassation

Le pourvoi est ordinairement porté devant la 1° chambre civile (pour les litiges concernant les passagers) ou devant la chambre commerciale (pour le contentieux relatif au transport de marchandises). Il existe en fait dans chaque chambre un magistrat spécialisé en droit aérien qui sera ordinairement désigné comme conseiller rapporteur. On a ainsi de facto une jurisprudence qui tient à la personne de ce magistrat. Il faut alors attendre la promotion ou le départ à la retraite de celui-ci pour escompter un revirement !

iv. La fonction interprétative, sur renvoi préjudiciel, de la Cour de Justice de l'Union européenne à l'égard des normes européennes et des traités internationaux (convention de Montréal) auxquels l'Union est partie

La Cour de cassation française ne semble pas excessivement disposée à saisir en matière aérienne la CJUE. L'initiative vient plus souvent des tribunaux inférieurs espagnols allemands ou autrichiens saisis par des passagers soucieux de faire valoir leurs droits. Il ne semble pas que la CJUE maîtrise encore de façon absolument parfaite les mécanismes de la responsabilité aérienne dans ses différentes composantes internationales européennes et locales. Une amélioration se produira certainement avec le cours des ans. Les conclusions des avocats généraux sont souvent

excellentes. Sans tomber dans l'occulte et l'ellipse, les arrêts de la CJUE mériteraient d'être moins prolixes.
La jurisprudence est une œuvre humaine et comme toute œuvre humaine elle est sujette à l'imperfection.
La doctrine doit s'éloigner tout autant de la critique systématique que d'éloges serviles.
Nous regrettons l'absence d'une instance compétente à l'échelon mondial pour dirimer les problèmes d'interprétation du texte de droit uniforme. Les solutions de la CJUE ont parfois dénoté dans le passé une certaine méconnaissance du particularisme du droit aérien. La Cour suprême des États-Unis refuse assez souvent d'apprécier les solutions des cours d'appel et de donner sa propre interprétation.

II. Les juridictions répressives saisies de l'action publique pour homicides ou blessures involontaires et à titre accessoire de l'action civile

La loi du 13 décembre 2011 crée une procédure spécifique en cas d'accident collectif (caractérisée par la pluralité de victimes et par la grande complexité de l'affaire) : on peut concentrer au sein d'une ou plusieurs cours d'appel la compétence auprès d'un seul tribunal, ces dispositions joueront vraisemblablement en cas de catastrophes aériennes d'envergure, art. 706-176 s. CPP.
Le décret n° 2014-1634 du 26 décembre 2014 a désigné les TGI de Marseille et de Paris comme juridictions inter-régionales spécialisées en matière d'accidents collectifs. Dispositif appliqué à la procédure ouverte à Marseille après l'accident aérien survenu le 24 mars 2015 dans les Alpes provençales à un avion de la Germanwings se rendant de Barcelone à Düsseldorf du fait des tendances suicidaires d'un des pilotes.

La victime blessée ou les proches du passager tué lors de l'accident aérien peuvent-ils se constituer partie civile devant la juridiction répressive ?

L'action civile présente comme nous l'avait enseigné en doctorat le professeur José Vidal une double finalité. Une finalité réparatrice ou indemnitaire : la victime demande à titre accessoire à l'action publique réparation du préjudice subi du fait de l'infraction pénale ; une finalité vindicative : la partie civile s'associe ainsi au ministère public pour obtenir le châtiment du coupable, elle demande vengeance.

La chambre criminelle de la Cour de cassation avait refusé dans plusieurs arrêts des années1966-1969-1975
(Criminelle, 3 décembre 1969, Revue critique 1970.313, note Emmanuel du PONTAVICE)
(Christophe Aubertin, Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien, p. 155 note 14, in ouvrage collectif direction Xavier Latour, Le Harmattan) d'admettre la compétence des juridictions répressives pour connaître, en matière d'accident aérien, de l'action civile dans sa finalité indemnitaire.
L'argument tenait à la nature spécifique et particulariste de l'action en réparation gouvernée par la CV, quant au délai de l'action, quant à la compétence territoriale, quant à la présomption de faute et de responsabilité pesant sur le transporteur aérien en cas d'accident corporel, quant à la limite de réparation, action totalement dissemblable de l'action en réparation de droit commun fondée sur l'idée de faute (réparation intégrale, lien entre le délai de prescription de l'action publique et de l'action civile, vieille idée de l'identité entre la faute pénale et la faute civile, compétence de la juridiction du lieu du délit)
Cette jurisprudence avait été étendue aux pilotes et agents du transporteur aérien par un arrêt du 10 mai 1977.
La constitution de partie civile était en revanche admise lorsque l'action civile s'en tenait à son caractère vindicatif.

La jurisprudence récente semble avoir admis la recevabilité devant la juridiction répressive de l'action civile dans sa finalité indemnitaire, ou à tout le moins elle donne des solutions qui ne s'harmonisent guère avec les solutions négatives antérieures.
Crim. 3 juin 2009, n° 08-83946 : l'affaire concerne l'accident mortel d'un avion d'Air Caraïbes effectuant un vol entre Saint Martin et Saint Barthélémy, l'avion s'est écrasé sur une maison ; il y a une poursuite devant le tribunal correctionnel du chef d'homicides involontaires du directeur de la compagnie et de la compagnie, ils sont condamnés pénalement ; le tribunal accorde sur les intérêts civils des sommes d'argent à deux associations de défense des victimes qui s'étaient constituées parties civiles. La cour d'appel de Basse Terre s'est déclarée incompétente pour statuer sur ces demandes d'indemnisation, elle se fondait sur la jurisprudence de la Cour de cassation opérant une distinction très nette entre l'action spéciale en indemnisation fondée sur la CV dont ne pourrait pas connaître la juridiction répressive saisie de l'action publique et à titre accessoire de l'action civile et l'action ouverte aux victimes d'une infraction. L'affaire est venue devant la Cour de cassation. Les auteurs du pourvoi tentaient dans leur moyen de renverser la jurisprudence de la chambre criminelle, les associations soutenaient la compétence des juridictions répressives pour condamner le transporteur à payer une indemnisation aux victimes sur le fondement de la CV. La

chambre criminelle certes rejette le pourvoi, mais cela ne signifie pas qu'elle approuve la décision d'incompétence prise par la chambre des appels correctionnels. L'arrêt de la Cour de cassation procède à une substitution de motif pour rejeter le pourvoi. La Cour de cassation déclare inopérant le moyen qui soutenait la compétence des tribunaux répressifs, le moyen n'est dit ni fondé ni infondé, la Cour de cassation ne se prononce pas pour infirmer ou approuver. La cour de cassation déclare que le préjudice invoqué par les associations ne découlait pas directement de l'infraction. La demande d'indemnisation était donc irrecevable à raison de l'article 2 CPP. On peut cependant faire remarquer que pour déclarer une demande irrecevable, il faut que la juridiction ait au préalable compétence pour statuer sur la recevabilité on non de l'action. On peut soutenir que la Cour de cassation admet ainsi implicitement les juridictions répressives à connaître d'une action en réparation ayant pour fondement les solutions propres au droit aérien.

Une autre décision de la chambre criminelle va dans le sens de l'admission implicite des juridictions répressives à statuer en matière indemnitaire au profit des victimes d'un accident aérien. Nous nous référons à un arrêt du 22 septembre 2009, n° 08-83166. La haute juridiction était appelée à connaître des suites judiciaires de l'accident dit du Mont Sainte Odile survenu en 1992. Air France (succédant à Air Inter) avait été condamnée par un arrêt du14 mars 2008 de la cour de Colmar, RG 06/ 0 1600, à verser des dommages intérêts aux passagers blessés et aux proches des passagers décédés dans la catastrophe. On oubliait ainsi la jurisprudence traditionnelle qui n'avait plus court et qu'on jugeait ainsi obsolète. La compagnie avait d'ailleurs accepté en appel les constitutions de partie civile à finalité indemnitaire : Air France ne contestait pas devoir en sa qualité de transporteur répondre des conséquences dommageables de l'accident. Alors que la compétence des juridictions répressives relève en principe de l'ordre public et qu'elle n'est pas à la discrétion des parties. Ce qui est intéressant dans l'affaire, c'est la présence à l'audience des caisses d'assurance maladie qui demandaient le remboursement des frais médicaux qu'elles avaient pris en charge. Le tribunal correctionnel avait rejeté au nom de l'antique jurisprudence et l'applicabilité de la convention de Varsovie l'intervention des caisses d'assurance maladie. La cour de Colmar n'avait pas repris cette motivation, elle avait déclaré ces demandes formées contre Air France irrecevables. La cour d'appel avait fait une interprétation restrictive de l'article 470-1 CPP ne devant bénéficier selon elle qu'aux parties civiles (ce que n'étaient pas les caisses intervenantes) ou à leurs assureurs. La cassation intervient sur ce point. Les victimes principales s'étaient constituées parties civiles, les caisses d'assurance maladie sont subrogées dans les droits des victimes, la chambre criminelle admet donc la compétence de la juridiction répressive pour connaître du recours subrogatoire exercé par les caisses d'assurance maladie. Ici encore la chambre criminelle postule implicitement l'aptitude des juridictions répressives à connaître des conséquences civiles de cet accident aérien. Si les caisses sont admises à agir devant la juridiction correctionnelle pour obtenir le remboursement des dépenses de maladie et des arrérages de retraite et qu'on les dit subrogées dans les droits des victimes, c'est admettre a fortiori que les victimes directes peuvent agir devant la juridiction répressive pour obtenir l'indemnisation de leur préjudice. La recevabilité de leur constitution de partie civile n'est pas remise en cause par la haute juridiction, alors qu'elle avait un fondement indemnitaire. Les victimes directes ne peuvent pas avoir moins de droit que les organismes sociaux subrogés dans leurs droits. Ce qui est dit pour l'un vaut pour l'autre.

Il nous semble donc que le coup de canif – voire le coup de grâce - a été donné, non ouvertement, mais par prétérition, à la jurisprudence refusant la compétence des juridictions répressives pour statuer sur les intérêts civils en matière d'accident aérien dont les conséquences civiles sont régies par le droit uniforme alors varsovien désormais montréalais.

Les rédacteurs et annotateurs de la Revue française de droit aérien, 2013 p. 315, donnent un grand relief à un arrêt de la cour d'appel de Luxembourg donnant en date du 29 janvier 2013 la possibilité pour la juridiction répressive d'accorder réparation aux victimes d'un accident aérien. Ils y voient une divergence avec la position française. Madame Stein lié Feuerbach approuve. M. Pradon désapprouve et demeure fidèle au particularisme de l'action fondée sur la CV.

La situation des victimes déjà indemnisées (par un recours à l'assurance ou dans le cadre d'une transaction) : elles ne peuvent plus avoir recours à l'action civile dans sa composante indemnitaire, peuvent-elles se constituer partie civile dans sa composante vindicative ? Il faut interpréter l'économie de la transaction. Il est possible que la victime transigeant ait réservé sa possibilité de se constituer partie civile ultérieurement, il a été indemnisé de son préjudice, mais il s'est réservé le droit de réclamer vengeance dans le cadre du procès pénal.

Les règles de procédure en cas d'accident collectif. L'éventuelle introduction en droit français de l'action de groupe.

Qui ne semble pas concerner pour le moment le préjudice moral ou d'affection, cf. supra loi du 14 mars 2014 présentée à propos de la pluralité de demandeurs.

Les associations de défense des victimes qui exercent les droits reconnus à la partie civile sont présentes au procès pénal, elles ne peuvent pas toutefois obtenir d'indemnité de la part du tribunal correctionnel en cas de condamnation, le préjudice invoqué ne découlant pas directement de l'infraction, Chambre criminelle, 3 juin 2009 n° 08-83946 (un accident d'avion sur un vol entre Saint Martin et Saint Barthélemy en 2001, mort des pilotes et des passagers, mort d'un habitant au sol, la compagnie Air Caraïbes et le directeur général ont été condamnés pour homicides involontaires, le juge du premier degré avait accordé à l'ADFV et à la FENVAC 150 000 et 5000 euros sur les intérêts civils, la cour de Basse Terre avait infirmé quant à l'allocation de dommages intérêts, étant incompétente pour statuer sur les actions en indemnisation, les associations ont été renvoyées à mieux se pourvoir, rejet du pourvoi, le préjudice ne découlait pas directement de l'infraction)
Eodem sensu : Crim. 22 septembre 2009, n° 08-83166, accident dit du Mont Saint Odile, était présente au prétoire ECHO, une association agréée de de défense des victimes, qui était habilitée à se constituer partie civile à l'instance pénale, art. 2-15 CPP. La cour de Colmar l'avait déboutée de sa demande de dommages intérêts. La cour de cassation approuve. Le préjudice invoqué ne découle pas directement des faits qui ont fondé la poursuite.

Si le tribunal répressif relaxe le prévenu, il peut cependant accorder des dommages - intérêts à la victime sur le terrain civil en fondant sa compétence sur l'art. 470-1 du code de procédure pénale.

§ III. Le délai de l'action en réparation

La victime est astreinte à agir en justice assez rapidement sous peine de perdre son recours.
La durée du délai varie cependant, compte tenu du fondement de la demande, selon que l'action en réparation du dommage trouve sa source dans le droit uniforme montréalais ou bien dans le droit européen.

Sous- Paragraphe I. Le délai biennal de déchéance de l'action en responsabilité régie par la convention de Varsovie, art. 29, ou par la convention de Montréal, art. 35

Un délai de deux ans pour agir
L'action doit être intentée, sous peine de *déchéance*, dans le délai de deux ans …, alinéa 1°.

Certaines victimes risquent de se faire piéger si elles n'agissent pas à temps.
Le débat actuel semble moins concerner que par le passé la situation des victimes par ricochet qui ordinairement agissent dans le délai, surtout en présence d'une catastrophe aérienne de retentissement mondial.
Les expéditeurs ou destinataires ou les passagers du fait de la perte des bagages ne font pas toujours diligence à temps.

La nature du délai
Incertitude et dispute quant à la véritable nature (et quant au régime) de ce délai biennal dans lequel est enfermé l'exercice de l'action de la victime ou des victimes contre le transporteur, les différents systèmes prévoyant des délais de procédure plus ou moins stricts et plus ou moins flexibles.

La question des délais n'est pas en droit interne des plus limpides, l'incertitude n'est pas moindre en droit uniforme.

Le débat doctrinal

Il a été porté en France en termes de détermination de la nature du délai, prescription ou délai préfix (délai de forclusion). Le débat réel consiste à savoir si l'accomplissement du délai éteint définitivement l'action en réparation ou s'il convient d'admettre certaines causes d'interruption et de suspension du délai.

1° interprétation : le délai de la CV et de la CM est un délai, inflexible, qui tombe comme un couperet, « l'action doit être exercée dans le délai de 2 ans sous peine de *déchéance* ». Le délai écoulé, la victime est déchu du droit d'agir. Déchéance est un terme qui a un certain caractère sanctionnateur, on veut sanctionner la victime qui ne réagit pas à

temps. Le transporteur doit savoir en quoi s'en tenir dans un délai assez bref : la réparation incombant au transporteur responsable est ou était souvent plafonnée, il faut ou il fallait comme dans une faillite que les ayants droit se manifestent à temps pour que le juge répartisse l'indemnité à partager. On fait valoir l'idée que dans le monde contemporain en cas d'accident mortel les proches des victimes sont bien informés par des canaux divers et que seuls de grands insouciants peuvent laisser s'écouler le délai de deux ans sans agir. Autre idée plus triviale : si on retient dans les différents pays la qualification de délai préfix, la solution a le mérite d'écarter les interprétations divergentes quant aux causes d'interruption et de suspension du délai pour agir qui ne pourraient provenir que du droit interne.

On peut lire en ce sens l'article de mon maître le doyen Louis Boyer, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie. Un combat douteux de la Cour de cassation, Mélanges Pierre HEBRAUD, 1981, p. 85

2° interprétation : le délai de deux ans est un délai ordinaire pour faire valoir son droit à réparation en justice, c'est un délai banal de prescription. Le terme de déchéance n'est pas en lui-même très probant. En droit interne français, l'accomplissement du délai de prescription est présenté comme un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps, art. 2219. Le créancier négligent et inactif subit la déchéance de son droit. Même si l'expression d'extinction est plus neutre que celle de déchéance qui est péjorative et évoque l'idée de blâme. Les travaux préparatoires de la conférence de Varsovie manquent de netteté. Le délai biennal est quelque peu bref, la mort du passager, la famille est effondrée, il lui faut un certain temps pour réagir et penser aux choses matérielles. Il convient d'être sensible au sort des orphelins. La victimophilie inspire les tribunaux. La cause des consommateurs ou de leurs proches est une idée force du droit contemporain, en particulier en cas de catastrophe aérienne. La cour doit avoir bon cœur et secourir la veuve et l'orphelin.

La jurisprudence française

I. Nature du délai biennal de déchéance

S'agit-il d'un délai préfix (délai de forclusion) ou d'un délai de prescription ?

La qualification relève-t-elle du droit uniforme ou du droit interne ?
Le droit procédural du juge saisi lui permet-il de moduler le cours et l'extinction du délai compte tenu des particularités de l'espèce en particulier et de relever le demandeur de la déchéance encourue lorsqu' aucun reproche ne peut être adressé à la victime ?

La Cour de cassation affirme dès 1968 que la citation de la compagnie devant un tribunal incompétent interrompt le délai, 1° Civile 24 juin 1968

C. Cassation, Assemblée plénière, 14 janvier 1977, D. 1977.89 conclusions Schmelck, chambre mixte 24 février 1978, 1° Civile 1° juin 1977, 4 février 1986 : il n'existe dans les textes aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation au droit interne, ce délai ne serait susceptible ni d'interruption ni de suspension. Interprétation, à l'aune du droit interne, d'un texte de droit uniforme. Discours ayant vieilli, une convention portant droit uniforme devant recevoir une interprétation d'esprit internationaliste détachée des solutions des systèmes internes.
La Cour de cassation parle dans certains arrêts d'un délai de prescription biennale.

Karine Parrot, L'interprétation des conventions de droit international privé, Nouvelle bibliothèque de thèses, Dalloz, 2006, n° 520 s.

Madame Marie-Camille PITTON, dans son ouvrage intitulé Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, 2014, évoque, n° 200 et suivants, la nationalisation du droit conventionnel uniforme, en prenant appui sur la jurisprudence rendue en France en application de la convention de Varsovie.

II.
Le point de départ et l'extinction du délai

À compter de l'arrivée à destination : au cas de blessure, en cas de retard
Le jour où l'aéronef aurait dû arriver à destination : en cas de perte de l'appareil

Au jour de l'arrêt du transport
Au jour de la livraison effective de la marchandise

Naveau, Godfroid et Frühling, n° 264

III. Les causes d'interruption et de suspension du délai sont déterminées par la loi française en tant que LEX FORI

L'alinéa 2 de l'art. 35 (« Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi ») est, à notre sentiment, étranger à l'admission ou non de causes de suspension ou d'interruption ainsi qu'à leur détermination éventuelle. La disposition figurant à l'alinéa 2 n'a qu'une portée limitée, elle concerne la computation du délai, des questions comme la détermination du dies ad quem ou la prise en compte des jours fériés.
Certaines décisions sont en sens contraire ainsi que certains auteurs.

Les causes de suspension
Le délai ne court pas contre les mineurs
Il ne court pas durant la procédure menée en justice : le délai est suspendu

Les causes d'interruption

L'assignation en justice, même devant un tribunal incompétent
La reconnaissance de responsabilité de la part du transporteur

Les bénéficiaires de l'interruption

Lorsque l'action en responsabilité contre le transporteur a été intentée dans le délai de deux ans, toutes autres actions sont recevables : l'assureur a agi dans le délai de 2 ans, la demande de la victime n'est pas prescrite, 1° Civ. 7 mars 2000. La victime immédiate profite de l'interruption de délai opérée par la demande intentée par l'assureur de la victime.

2° Civile 4 février 2010, n° 08-17115
Sur renvoi
Paris, 26 septembre 2012, BTL 2013.615, le délai biennal est opposé avec succès au destinataire (agissant tardivement pour le remboursement de la franchise restée à sa charge), alors que l'action des assureurs est déclarée recevable comme ayant agi (en référé) dans le délai.
La solution de la cour de renvoi contredisait ouvertement la solution donnée en 2000 et en 2010 par la Cour de cassation.
Cet arrêt de la cour de Paris a donc été censuré par un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation rendu le 8 juillet 2014, n° 12-29383, BTL 2014. 3515 observations critiques, Revue droit des transports juillet 2014, sommaire 47 par Ph. Delebecque.
Il s'agissait du transport d'un colis de pièces d'avion du Royaume Uni à Roissy, le colis n'est jamais arrivé, la marchandise a disparu alors qu'elle se trouvait sous la responsabilité du transporteur, Axa et la Réunion aérienne ont indemnisé le destinataire acquéreur de la marchandise, les assureurs avaient assigné le transporteur en référé dans les deux ans, le destinataire au-delà des deux ans, la cour d'appel avait déclaré l'action du destinataire irrecevable, l'arrêt est cassé sur ce point : lorsque l'action en responsabilité contre le transporteur aérien a été intentée dans le délai de deux ans, toutes autres actions sont recevables ; les assureurs subrogés dans les droits du destinataire avaient assigné le transporteur dans le délai de 2 ans.
L'interruption du délai ne profite pas seulement au demandeur qui agit dans les deux ans, mais également aux autres demandeurs potentiels se manifestant avec retard. L'acte interruptif rayonne au-delà de son cercle strict et bénéficie aux autres colitigants.

L'appel en intervention : la durée du délai et son point de départ. Le transporteur contractuel (poursuivi par l'expéditeur de marchandises) peut appeler le transporteur de fait en intervention, la durée de la prescription de

l'appel en intervention n'est pas soumise à la LEX FORI, le délai pour intenter l'action récursoire n'est pas d'un mois comme avait décidé la cour de Bordeaux le 3 novembre 2008 RTD Com 2009.645 n. Delebecque, le délai pour former l'appel en intervention est celui prévu à l'art. 35 CM. C'est ce que décide la chambre commerciale, 20 octobre 2009, n° 09-10317, D. 2009.2609 n. Delpech, RTD Civil 2009.691 obs. Pauline Remy Cordier, Revue des contrats, juillet 2010 p. 970 n. Jean- Baptiste Racine. Point de départ de ce délai : l'arrivée de la marchandise à destination.
Quid si l'expéditeur agit in extremis, dans les moments ultimes du délai, mais dans les temps, contre le transporteur contractuel et si celui-ci ne dispose pas du temps utile pour contre attaquer en agissant en intervention contre le transporteur effectif ?
Si on épouse les intérêts du transporteur, on soutiendra qu'une fois le délai biennal accompli, il a acquis le droit à ne plus être poursuivi et soumis à réparation.
Si on est plus sensible aux exigences de l'équité, on prétendra qu'il serait inique que le transporteur contractuel soit déchu de son droit d'action à l'encontre du transporteur de fait du moment qu'il n'a pas disposé d'un délai minimum pour se retourner contre lui et l'appeler en garantie. Il faudrait faire application de la maxime « Contra non VALENTEM AGERE non CURRIT PRAESCRIPTIO », cf. en droit interne l'art. 2234 du code civil. Même si la maxime paraît réservée aux délais de prescription et exclue en ce qui concerne le régime des délais préfix et celui des délais de forclusion.

L'attente de l'interprétation de la Cour de Justice de l'Union européenne
La nature et le régime du délai biennal relèvent d'une question disputée en doctrine et en jurisprudence, le Cour de Justice de l'UE sera inévitablement saisie un jour d'une question préjudicielle et tranchera ce point de droit.
Délai de forclusion ou prescription, susceptible ou non d'interruption et de suspension. La haute juridiction devrait être sensible à la protection des consommateurs.
Le professeur Jean-Pierre TOSI estime, quant à lui, que le délai biennal de l'article 35 n'est pas susceptible de suspension, note au Dalloz, 2010.1762, La CM sur la responsabilité du transporteur aérien relève de la compétence interprétative de la CJUE. En totalité ?, n° 3.
L'arrêt Joan Cuadrench Moré, C-139/11, du 22 novembre 2012, dans son attendu 29, qualifie le délai, de prescription biennale. Il ne s'agit certes que d'un OBITER DICTUM. Reste à savoir, si la nature de délai de prescription est admise, quel est le système juridique qui déterminera les causes de suspension et d'interruption du délai de 2 ans : ou bien le droit interne applicable au litige, ou bien la CJUE pour unifier les solutions se fera adepte du droit libre et fixera de sa propre autorité le régime de l'action.

Les jurisprudences étrangères
Les interprétations sont diverses, le délai étant plus ou moins inflexible.
Le tribunal fédéral suisse voit dans le délai un délai de péremption et non de prescription, 10 mai 1982,
voir Laurent Chassot, thèse précitée, n° 1036 s.
La jurisprudence américaine et israélienne statueraient dans le sens de la rigueur, voir Marie-Camille Pitton, op.cit., n° 942.

Sous- Paragraphe II. Le délai de l'action intentée sur le fondement du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004

Quid, lorsque le demandeur n'obtient pas la satisfaction des droits que lui reconnaît le droit consumériste européen et qu'il agit contre le transporteur effectif ?

Inapplication du délai biennal édicté par l'art. 35 CM
Soumission, à défaut de dispositions spécifiques contenues dans le règlement européen, aux dispositions du droit interne concernant la prescription extinctive

CJUE 22 novembre 2012, C-139/11, Cuadrench Moré, annulation en 2005 d'un vol entre Shanghai et Barcelone, la KLM prétend prescrite la demande en réparation exercée en 2009 ; en l'absence de réglementation de l'Union en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque état membre de régler les modalités procédurales des recours en justice destinées à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'union, pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité, le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé par le droit national de chaque état membre, pour

autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité, la mesure d'indemnisation prévue par le règlement se situe en dehors du champ d'application de la CM

§ IV. Les frais de justice

Article 22 § 6

Le tribunal peut accorder conformément à sa loi une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris.

Les rédacteurs de la CM ont voulu cependant sanctionner les demandeurs réclamant une réparation d'un montant outrancier et favoriser le transporteur qui a fait à la victime une offre de transaction raisonnable.
Le juge est donc privé de la faculté d'allouer des dépens, lorsque le transporteur avait offert au demandeur - dans un délai de 6 mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai - une somme d'argent et que le montant alloué par le juge ne dépasse pas le montant de la somme qui avait été offerte par le transporteur (souvent de facto par son assureur) avant procès.
La victime se verra ainsi sanctionnée si elle avait présenté une demande d'un montant excessif. Elle obtiendra des dommages intérêts, mais le tribunal lui refusera l'octroi des dépens.
La CM contribue ainsi à réduire la multiplication des litiges.

Interdiction des dommages - intérêts punitifs ou exemplaires ou de dommages à un titre autre que la réparation.
Article 29

L'association de défense des victimes peut faire condamner l'auteur de l'infraction (homicides involontaires) à lui payer une somme d'argent sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale au titre des frais non payés par l'État et exposés par la partie civile , Cour de cassation Ch. Criminelle 3 juin 2009.
De tels frais ne pouvaient être mis, d'après la Cour de cassation, à la charge que d'une personne pénalement condamnée.
Il faut désormais tenir compte de la réforme opérée par la loi du 13 décembre 2011 : les associations et fédérations d'associations prévues par le présent article 2-15 CPP peuvent demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile.

Une association de défense de l'intérêt des victimes - association Echo - échoue dans sa tentative de faire condamner l'État français pour fonctionnement défectueux du service public de la justice, art. L. 141-1 COJ, pour le traitement judiciaire de la catastrophe dite du mont Sainte Odile du 20 janvier 1992, durée excessive de la procédure :
1° chambre civile, 23 février 2011 : complexité de l'affaire, le délai de traitement de l'affaire n'était pas déraisonnable

CHAPITRE II. LES VENTES AERIENNES

L'enseignement des ventes maritimes : la vente à distance est suivie d'un transport de la marchandise - une vente de marchandises donnant lieu d'après les stipulations des parties à un transport maritime pour que la marchandise parvienne entre les mains de l'acquéreur. La date du transfert de propriété et de transfert des risques.
Ventes au départ : le vendeur n'assure pas la fonction transport
Ventes à l'arrivée : le vendeur s'occupe de conclure le contrat de transport pour que la marchandise soit remise à destination au destinataire.

Rita Herro, Vente et transport - indépendance ou interdépendance, 2011, préf. Delebecque, Presses universitaires d'Aix -Marseille

La transposition en matière aérienne.

Il faut se référer à la volonté des parties, aux incoterms utilisés ainsi qu'aux usages.
Le prix de la marchandise incombe bien évidemment à l'acheteur.
On se pose la question de savoir si on prend une assurance. Ordinairement, oui : c'est plus prudent, la marchandise peut être endommagée pendant les manipulations et transbordements, la marchandise peut être volée ou détournée par des malfaiteurs. Qui s'occupe de prendre l'assurance ? Le montant de la prime est-il compris dans le prix global ?
Le prix du transport (fret) est-il inclus dans le prix global ou fait-il l'objet d'un paiement distinct ?
À quelle date s'opère le transfert des risques ? À la remise au transporteur routier allant en direction de l'aérogare de fret ? Lors de la remise au transporteur aérien ? À destination ?

Les ventes au départ

Les industriels peuvent pratiquer la vente départ usine, le vendeur livre la marchandise dans son usine, c'est l'acheteur qui s'occupe du transport et qui prend l'assurance.

On pratique la vente franco transporteur. La livraison a lieu avant embarquement sur aéronef, les marchandises ayant été dédouanées pour l'exportation

On pratique la vente FOB aéroport de départ convenu : la marchandise est livrée par le vendeur entre les mains du transporteur aérien à l'aérogare de départ, le vendeur cesse alors d'assumer les risques, habituellement c'est le vendeur qui désigne le transporteur et se désigne expéditeur, l'acheteur paie le fret.

On pratique la vente CAF, qui est une vente à l'embarquement. CAF ou CIF avec la destination du transport final. L'acheteur paie un prix global, le coût de la marchandise, l'assurance et le fret. Le vendeur soigne le transport, c'est une vente au départ, le vendeur n'assume pas les risques du transport, c'est le vendeur qui comme mandataire de l'acheteur choisit le transporteur et qui s'occupe de souscrire une assurance.

La vente Coût et Fret. Cost & Freight.
Le vendeur soigne le transport, mais il ne s'occupe pas de l'assurance. Le coût global comprend le prix de la marchandise et le coût du transport. Il n'y a pas le coût de l'assurance. Il informe l'acheteur du prochain départ de l'avion pour qu'il souscrive une assurance. C'est une vente à l'embarquement, le transfert des risques a lieu lors de la remise au transporteur aérien à l'aéroport de départ.
Com. 11 mai 2010, n° 08-21266 : vente en 2004 de 5 camions land cruisers blindés par UIOGMP à USC, le vendeur charge une société Orient Uk d'organiser les opérations de transport d'Autriche à Bagdad, où les camions ne parviendront jamais ; l'acquéreur fait résoudre le contrat de vente, obtient 75 000 dollars de dommages intérêts, et la restitution du prix d'achat, 700 000 dollars ; les incoterms ont pour objet de déterminer à quel moment les risques sont transférés du vendeur à l'acquéreur ; incertitude quant aux incoterms retenus, certains documents parlent de l'incoterm Ex Works, d'autres emploient le terme de FOP ; la facture pro forma de 2004 a mentionné l'incoterm Cost & Freight , le prix de 702 000 inclut le prix du transport aérien ; l'acquéreur a apposé sur cette facture une mention d'acceptation en visant l'incoterm Ex Works ; souscription pour la sécurité de la livraison d'une assurance de 725 000 dollars ; la justice retient la qualification de vente au départ ; les véhicules vendus devaient être transportés en camion des ateliers autrichiens du vendeur jusqu'à l'aéroport de Budapest puis par avion- cargo jusqu'à Bagdad ; les véhicules n'ont jamais été embarqués sur un avion ; le mode de transport principal était l'avion ; les parties ne se sont référés à l'incoterm Cost & Freight que pour déterminer à qui incombait le prix du transport et la charge de l'organiser ; le transfert des risques à l'acquéreur n'avait pas pu intervenir faute d'embarquement ; le vendeur a manqué à son obligation de livraison. Résolution du contrat aux torts du vendeur.

Fret port payé, assurance comprise, jusqu'au point de destination convenu : la propriété et les risques sont transférés à l'acheteur dès que la marchandise est remise au premier transporteur de surface.

Vente franco domicile : le transporteur doit livrer au domicile du destinataire, la propriété et les risques sont à la charge du vendeur jusqu'à l'arrivée du lieu de destination

.CHAPITRE III. LES ASSURANCES AERIENNES

Marie France Steinle-Feuerbach, Assurances et transport aérien, in ouvrage collectif direction Xavier Latour précité, 2005, p. 169
Claude -J. Berr, Survol en rase mottes du droit de l'assurance aérienne, Études Hubert Groutel, 2006, LexisNexis
C.Graber, L'assurance aéronautique et spatiale, Le défi du gigantisme, Revue Risques : Les Cahiers de l'assurance, mars 2014, n° 97

Le marché de l'assurance aérienne. Marché mondial. Difficulté pour l'appréciation du risque et le calcul des primes. C'est un marché étroit, les statistiques ne sont pas toujours fiables, les accidents les plus terribles sont exceptionnels, mais ils ont alors un coût intense. Importance de la place de Londres et du marché américain. Les compagnies pratiquant le risque aérien. La réunion de compagnies en pools : le GIE Réunion aérienne regroupant plusieurs entreprises d'assurances. Les organismes professionnels. Le recours à la réassurance pour faire face à la catastrophe meurtrière. Les courtiers d'assurance.

Un règlement européen du 21 avril 2004 édicte en certains domaines une obligation d'assurance incombant aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Le conflit de lois : la détermination de la loi étatique applicable au contrat d'assurance.

Droit interne
Le gouvernement avait été habilité à légiférer par ordonnance en matière de risques aériens, aéronautiques et spatiaux… par l'art. 77 L. 22 octobre 2010 de régulation bancaire et financière, cette ordonnance a été publiée le 15 juillet 2011 elle est relative aux assurances en matière de transport, elle est entrée en vigueur le 1° juillet 2012

Le code des assurances contient ainsi désormais des dispositions propres aux assurances aériennes et spatiales.

Le code des assurances contient un livre 1° intitulé « Le contrat », ce livre premier est divisé en plusieurs titres, le titre VII est intitulé « Les contrats d'assurance maritime, aérienne et aéronautique, fluviale et lacustre, sur marchandises transportées par tous modes et de responsabilité civile spatiale »
Les contrats d'assurances soumis au titre VII du livre 1°, art. L. 171-1 : sont entre autres concernés les risques aériens et aéronautiques ainsi que les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime aérienne ou terrestre.

Exclusion de l'application du titre VII en ce qui concerne les contrats d'assurance conclus par des organismes ne poursuivant pas une activité commerciale ou à but lucratif, ces contrats sont alors soumis aux dispositions des titres I, II et III du livre I°. Il s'agit d'une exclusion de plein droit. Article L. 171-5 alinéa 3.

Les organismes poursuivant une activité commerciale ou à but lucratif au moyen d'aéronefs légers peuvent soumettre, sur option, leurs contrats d'assurances aux titres I, II et III du livre I° du code des assurances. C'est ce que décide l'article L.171-5 alinéa 4.

L'article L. 175-10 est cependant applicable à tout contrat d'assurance aérienne et aéronautique : » Dans les assurances de responsabilité, les conditions d'application de la garantie dans le temps sont déterminées par le contrat d'assurance ».

Le contentieux

Les affaires d'assurances peuvent donner lieu à un litige porté en justice.

Le contentieux interne

Le contentieux international

L'UE, en tant qu'organisation régionale d'intégration économique, a signé la convention de La Haye du 30 juin 2005

sur les accords d'élection de for le 1° avril 2009, elle l'a approuvée le 4 décembre 2014. Elle a fait une déclaration excluant les contrats d'assurance du champ d'application de la convention. Les grands risques ne sont toutefois pas concernés par cette réserve. L'UE applique donc la convention au contrat de réassurance, au contrat d'assurance qui couvre tout dommage causé par des événements survenant en relation avec l'utilisation d'aéronefs à des fins commerciales, ou tout dommage subi par les marchandises en transit, ou toute responsabilité résultant de l'exploitation des aéronefs (à l'exception de la responsabilité des dommages corporels aux passagers), idem si le preneur d'assurance dépasse certains seuils, bilan, chiffre d'affaire, nombre d'employés.

La plupart du temps, les contrats d'assurance obéissent à des conventions types donnant lieu à des imprimés, complétées par des conditions particulières.

La plupart des contrats d'assurance reposent en matière aérienne sur le principe indemnitaire. Si le sinistre survient, l'assureur paie une indemnité au bénéficiaire du contrat. L'assureur est subrogé dans les droits de la victime (qui ne peut plus désormais agir si elle a été intégralement indemnisée) et peut ainsi former un recours indemnitaire contre l'auteur du dommage.
(La subrogation légale suppose que le paiement fait par l'assureur l'ait été en exécution de la police ; si ce n'est pas le cas, la subrogation légale est exclue ; les tiers au contrat d'assurance peuvent s'en prévaloir : Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342, RFDA 2014.455).
Si le préjudice excède le montant de la garantie due au titre de l'assurance, on trouve au prétoire comme demandeurs la victime et son assureur.
Les assurances de personnes échappent au principe indemnitaire. La personne bénéficiaire d'une telle assurance perçoit un capital prévu au contrat en cas de réalisation du sinistre, mais elle conserve tout recours contre l'auteur du dommage.

Section I. Les assurances de dommages

Ces assurances présentent un caractère indemnitaire, le risque assuré est l'éventuelle survenance d'un dommage, que l'assuré voit sa responsabilité être engagée et soit obligé de payer des dommages-i., que le propriétaire d'une chose voit celle-ci être détruite ou endommagée.

Sous - Section I. Les assurances de responsabilité

L'assuré se couvre contre le risque de voir sa responsabilité civile être engagée par la victime d'un dommage
Le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable, art. L. 175-11 al. 1°.
L'assureur ne peut pas payer à un autre que le tiers lésé tout ou partie de la somme due par lui tant que ce tiers n'a pas été désintéressé des conséquences pécuniaires de l'événement ayant entraîné la responsabilité de l'assuré, al. 2
S'il y a contentieux, l'assureur soutient assez fréquemment que ne sont pas remplies les conditions requises pour que sa garantie soit engagée
Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par 2 ans, art. L. 175-13
L'assuré doit déclarer dans les délais prévus au contrat d'assurance tout sinistre dont il a connaissance, art. L. 175-18
L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle de l'assuré. Cependant, les risques demeurent couverts en cas de faute non intentionnelle de l'assuré ainsi qu'en cas de toute faute de ses préposés. Art. L. 175-22
Dans les assurances de responsabilité, l'assureur n'est tenu que si, à la suite d'un événement prévu au contrat, une réclamation amiable ou judiciaire est faite à l'assuré par le tiers lésé, art. L. 175-27
L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie, art. L. 175-29

On verra qu'en certains domaines le droit européen a imposé le recours à l'assurance obligatoire, l'exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations imposées par le règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004 encourt une amende administrative, art. R. 160-1, I, 3°, CAC.
Si le manquement est d'une particulière gravité, le ministre, à la place de l'amende, peut prononcer le retrait de la licence d'exploitation (pour un transporteur de siège français) ou interdire à ce transporteur d'atterrir en France, art. R. 160-1, I, dernier alinéa.

§ I. Le contrat d'assurance responsabilité des fabricants et des équipementiers

Contrat d'assurance responsabilité professionnelle aéronautique

Risque responsabilité civile pendant l'exploitation : un incendie, une explosion dans l'usine, l'avion est en construction, l'avion est aux essais

Risque responsabilité civile liée aux biens confiés : l'assuré est gardien ou dépositaire d'aéronefs à entretenir ou à réparer :

Prenons en exemple le cas d'un avion ou d'un hélicoptère endommagé lors du vol de contrôle de la grande visite entretien réparation

Un procès entre assureurs et l'analyse des rapports entre société mère et sa filiale d'une part et leurs contractants d'autre part : 1° Civ. 22 septembre 2011, n° 09-71632 : chute en 2005 d'un moteur dans les locaux de la filiale de Latécoère à Cornebarieu lors des opérations de déchargement d'un véhicule par un salarié de la société Daher ; Daher est ce qu'on appelle communément un sous- traitant, c'est une entreprise qui assurait la manutention et la réception des marchandises sur le site pour Latécoère ; le moteur avait fait l'objet d'un entretien par la société Avio, le moteur avait été livré par le transporteur d'Avio à Eric le préposé de Daher ; le moteur d'aéronef appartient à un client de Latécoère, GIE ATR ;
Latécoère avait souscrit en 2004 un contrat d'assurance garantissant sa responsabilité civile professionnelle aéronautique pour son compte et celui de sa filiale spécialisée dans la maintenance entretien réparation des aéronefs.
L'assureur de Latécoère et de sa filiale, le GIE la Réunion aérienne, a réglé pour le compte du propriétaire GIE ATR le coût de la remise en état du moteur tombé à terre et a remboursé à la filiale de Latécoère ses débours sous déduction d'une franchise.
La cour de Toulouse condamne DAHER et son assureur Groupama Transport à payer à l'assureur de Latécoère 265 079 euros au titre du préjudice matériel et 177 323 euros au titre du préjudice immatériel, et 2285 euros à Latécoère.
Cassation : il y avait contrat de logistique entre la société mère Latécoère et Daher, on ne pouvait condamner Daher sur le terrain de la responsabilité contractuelle à indemniser la filiale sans s'expliquer sur ce point.

Risque responsabilité civile après livraison : l'avion a été livré, il y a un accident aérien, il est possible que l'accident résulte d'un défaut de fabrication de la part du constructeur. On parle de responsabilité civile produits.

§ II. Le contrat d'assurance responsabilité des exploitants professionnels d'aéronef

A. Le contrat d'assurance responsabilité civile accident aéronef à l'égard des personnes non transportées

Le risque en cause : l'avion s'écrase à la surface, le risque de collision entre aéronefs, des terroristes s'emparent de l'aéronef et vont s'écraser sur un grand immeuble.
Mort d'hommes et destruction de biens

Assurance obligatoire : règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004, article 7 : la couverture minimale de l'assurance par accident dépend de la masse maximale au décollage MMD. Les risques assurés couvrent les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils, art.4.

Loïc Grard, Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre 2001. Quelles mesures face à l'hyper terrorisme ? , Études Lapoyade Deschamps, p. 58

B. Le contrat d'assurance responsabilité contractuelle envers les passagers et les expéditeurs

1°) Responsabilité civile accident aéronef à l'égard des occupants, passagers et membres d'équipage : dommage corporel

Le transporteur risque de devoir payer d'importants dommages intérêts en cas de catastrophe aérienne aussi bien aux passagers victimes directes ou aux victimes par ricochet qu'éventuellement aux membres du personnel.

La victime de l'accident risque dans certaines hypothèses d'avoir en face de soi un transporteur insolvable.

Le législateur impose le recours à l'assurance obligatoire

Le droit européen instaure l'assurance obligatoire du transporteur, art. 50 CM, règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004, article 6

Domaine de l'assurance obligatoire
L'assurance est certainement obligatoire lorsque le passager est titulaire d'un contrat de transport, le règlement s'applique à tous les transporteurs aériens qui transportent des passagers.
Il y a l'hypothèse du travail aérien : est-on dans le domaine de l'assurance obligatoire ?
La haute juridiction autrichienne demande à la CJUE, C-6/14, Wucher c. Santer, si le salarié d'une entreprise chargée d'un travail de repérage des lieux et de lutte contre les avalanches, monté à bord d'un hélicoptère, est un passager au sens de l'article 3 lettre g du règlement n° 785/ 204. Il nous semble que le règlement relatif à l'assurance obligatoire est applicable. L'obligation d'assurance concerne non seulement les transporteurs mais plus largement les exploitants d'aéronefs, art. 3 lettre c, ce qui est le cas d'un exploitant d'hélicoptère qui contracte dans le cadre d'une opération de travail aérien. Le salarié monté à bord dans le cadre de son contrat de travail conclu avec l'entreprise de lutte contre les avalanches n'est pas titulaire d'un contrat de transport, il n'a pas de relation contractuelle directe avec l'exploitant de l'hélicoptère, on peut toutefois le qualifier de passager lato sensu au sens de ce règlement européen, il effectue un vol avec l'accord de l'exploitant de l'hélicoptère. Il n'est pas membre de l'équipage. La notion de passager n'est pas identique en droit européen des assurances et dans le droit de la CM.
La CJUE ne suit guère nos intuitions, elle considère dans son arrêt du 26 février 2015 que ce technicien est à la fois un passager au sens du règlement sur l'assurance obligatoire et un passager se trouvant à bord sur le fondement d'un contrat de transport aérien. L'incidence de travail aérien n'est pas prise en considération.

Il semble que ce mécanisme d'assurance pris en charge par une compagnie d'assurances suppose que soit établie la responsabilité civile du transporteur ou de l'exploitant de l'aéronef à l'égard de l'occupant ou du passager qui se prévaut de l'assurance obligatoire.

En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, la couverture minimale est de 250 000 DTS.

On écrivait dans la presse il y a plus de 5 ans que pour un cadre européen victime d'un accident d'avion, les indemnisations pouvaient atteindre 800 000 à un million d'euros.

Règle particulière à l'égard de l'exploitation non commerciale : assurance minimale : aéronef de masse maximale au décollage inférieure à 2 700 kg : couverture obligatoire de 100 000 DTS par passager.

Les transporteurs aériens des pays tiers doivent satisfaire aux obligations d'assurance, art. 21 § 6 du règlement de 2010 sur les enquêtes de sécurité

Plusieurs types de police sont proposés par les assureurs

a. La police contrat d'assurances aéronef Garantie B Responsabilité civile accident aéronef à l'égard ... des occupants.

Les passagers sont des occupants

Il est possible que l'assureur conteste, le sinistre une fois survenu, l'existence de sa garantie.
Les polices peuvent exiger chez le pilote un minimum d'heures de vol.
Chambre criminelle, 25 septembre 2012, n° 11-85138 : accident d'hélicoptère en montagne, passager blessé, condamnation pénale du pilote, condamnation sur les intérêts civils du pilote et de la compagnie. Axa conteste la décision de la cour de Pau ayant décidé que l'assureur devait relever et garantir le pilote et Pyrénées Copt'Air, en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues si les risques avaient été

complétement déclarés, Axa prétend que les conditions de sa garantie n'étaient pas réunies, la police exigeait que le pilote soit titulaire de plus de 1000 heures de vol dont 200 heures de vol sur turbine, ce qui n'était pas le cas en l'espèce, il y avait eu une fausse déclaration non intentionnelle. Axa obtient la cassation, les juges ne peuvent accorder à l'assuré une garantie même réduite, sans que l'assuré ait établi au préalable l'existence de cette garantie.

Bastia, 5 février 2014, RG n° 12/01015 : accident en mer au large du golfe de Porto d'un Cessna 210 se rendant avec 6 occupants de Propriano à Cannes, panne de moteur, le GIE Réunion aérienne est condamné à indemniser trois occupants comme assureur du propriétaire de l'avion à l'origine de l'accident, les occupants avaient attendu sept heures l'arrivée des secours en mer.

La victime dispose d'une action directe contre l'assureur.
Voir la demande de décision préjudicielle émanant du Landesgericht de Korneuburg en date du 12 mai 2014, C-240/14. L'affaire concernait un accident corporel affectant en Espagne la passagère autrichienne d'un vol gratuit, destiné à permettre à celle-ci d'observer un immeuble mis en vente par le pilote. On se demande si le vol est soumis au droit interne (autrichien ou espagnol) ou à la CM. On se demande en cas d'application de la CM si celle-ci interdit l'exercice de l'action directe contre l'assureur. On se demande en cas d'admission de la recevabilité de l'action directe quelle est la loi applicable à cette action, la LEX LOCI DELICTI ou la loi choisie par les parties qui est en l'espèce la loi du siège de l'assureur. Cette question concerne les liens entre le droit du transport et le droit des assurances. Il semble bien que la garantie due par l'assureur suppose à titre préalable admise la responsabilité du transporteur.
C'est l'avocat général Maciej Szpunar qui a déposé ses conclusions dans cette affaire le 20 mai 2015.
L'avocat général propose, à propos de ce vol interne, d'écarter l'application de la CM, le détenteur n'étant pas titulaire d'une licence d'exploitation communautaire.

b. Assurance responsabilité civile « admise » à l'égard des passagers : préjudice corporel, mort ou blessure :
La police fixe un montant par passager, l'assureur n'est engagé qu'à concurrence de ce montant. Un accord de troc : la victime perçoit une indemnité décente et ce rapidement sans avoir recours au procès. L'assureur renonce d'une part à invoquer tout moyen permettant à l'assuré de décliner sa responsabilité. En contrepartie la garantie n'est offerte que si la victime ou ses ayants droit renoncent à tout recours contre l'assuré. L'indemnité est limitée à concurrence du préjudice justifié. La garantie cesse ipso facto si l'un des ayants cause lance une assignation.
La garantie ne s'applique que si la victime ou les ayants droit se prévalent de leur droit à indemnité dans les deux ans de l'accident.

2°) les pertes et atteintes aux bagages et aux marchandises : le voyageur ou le chargeur risque d'engager la responsabilité du transporteur

Assurance obligatoire du transporteur : Règlement n° 285/2010 du 6 avril 2010 modifiant le règlement n° 785/2004
En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des bagages, la couverture minimale de l'assurance dans le cadre de l'exploitation commerciale est de 1 131 DTS par passager.
En ce qui concerne la responsabilité relative au fret, la couverture minimale de l'assurance dans l'exploitation commerciale est de 19 DTS par kg

Assurance responsabilité du transporteur aérien marchandises et bagages

§ III. La responsabilité des aéro-clubs

Les aéro-clubs donnent des vols d'instruction et des baptêmes de l'air, qui peuvent mal se terminer.
Obligation d'assurance. Code du sport.

Assurance responsabilité civile applicable aux associations aéronautiques
Convention annexe B de la police responsabilité civile accident aéronef souscrite par l'aéro-club : la police garantit le souscripteur, le propriétaire de l'aéronef et toute personne ayant avec leur autorisation la garde ou la conduite de l'aéronef contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant leur incomber à la suite d'un accident causés / à des personnes non transportées / et des dommages corporels causés aux occupants, passagers ou

membres d’équipage, à bord de l’aéronef ou au cours des opérations d’embarquement ou de débarquement

1° Civ. 20 mai 2010, rallye entre membres d’un aéro-club de Péronne s’étant rendu auprès d’un aéro-club de Hongrie, accident au retour, au décollage à Strasbourg, non identification du pilote ayant la garde de l’appareil au moment de l’accident, donc indétermination du pilote responsable, 14 septembre 1992, la victime principale était passager au moment de l’accident. Action directe de la veuve tiers lésé (considérée comme personne non transportée) à l’encontre de l’assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable (le pilote / le gardien inconnu). La police ne permettait pas l’indemnisation par l’assureur du préjudice moral, elle permettait d’indemniser les personnes non transportées au titre des frais funéraires et du préjudice économique. Plafond de garantie de l’assureur limité par la police à 114 336,76 euros.

1° Civ. 28 avril 2011, n° 09-67729, un avion appartenant à l’aéro-club du Tricastin s’écrase après 20 minutes de vol, 3 passagers, une seule rescapée, l’avion est assuré, l’aéro-club ne parvient pas à faire condamner l’assureur à le garantir des conséquences de l’accident, la licence du pilote permettait l’emport de passagers, mais le carnet de vol ne mentionnait pas l’autorisation d’emport de plusieurs passagers. Le carnet de vol du pilote ne mentionnait qu’une autorisation additionnelle d’emporter un passager, le pilote n’était pas autorisé à en transporter davantage. Exclusion de garantie bénéficiant à l’assureur : absence de qualification du pilote pour emporter des passagers.

L’assureur de l’aéro-club garantit-il le président de l’aéro-club pour la responsabilité civile qu’il pourrait encourir du fait de la mort d’un pilote ?
Voir Crim. 16 décembre 2014, n° 13-87352, l’aéro-club avait souscrit un contrat multirisque aviation, la cour de Nîmes avait condamné, semble-t-il, le président sur les intérêts civils pour homicides involontaires, maintien en circulation d’un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité et absence de signalement d’un accident au BEA et avait ensuite déclaré l’arrêt opposable à Axa, elle l’avait dans un second temps rectifié et décidé le contraire, cassation de l(‘arrêt rectifié au nom de la méconnaissance de l’autorité de chose jugée.

§ IV. La responsabilité civile des pilotes dans l’aviation légère et sportive, la responsabilité des dispensateurs de leçons de pilotage, la responsabilité des instructeurs et moniteurs d’activités sportives

L'assurance obligatoire activités sportives est prévue par le Code du sport, art. L. 321-1.Les associations, les sociétés, les fédérations sportives doivent souscrire pour l'exercice de leur activité des garanties d'assurance couvrant leur responsabilité civile, celle de leurs préposés salariés ou bénévoles et celle des pratiquants du sport.

La sanction pénale et civile de la non- prise d'assurance

La sanction pénale, art. L. 321-2 du code du sport ne vise que le responsable de l'association sportive en carence, et non les dirigeants de sociétés sportives. On peut estimer que ce qui vaut pour l'association vaut également pour les sociétés se livrant à des activités sportives. Argument contraire : le principe de la légalité criminelle.

La sanction civile : la responsabilité civile incombant à l'entité en carence (ou à son dirigeant) qui n'a pas pris l'assurance obligatoire

Com. 27 mai 2015, n° 13-23772, 14-11405, 14-13689 : Sébastien fait une chute lors d'un stage d'initiation au parapente organisé par une SARL qui exploite une école de vol libre. Il semble que Gilles, le gérant, n'avait pas pourvu la société d'une assurance de responsabilité couvrant son activité d'enseignement du parapente.
Le dirigeant avait certes souscrit une assurance personnelle auprès d'AVIABEL pour couvrir son éventuelle responsabilité civile pilote biplace ou instructeur, mais l'assureur ne garantissait que le dirigeant Gilles à titre personnel, faisait défaut l'assurance prise pour le compte de la société exploitant l'école, il n'y avait pas non plus d'assurance couvrant Gilles pris comme gérant de la SARL. L'assureur a été mis hors de cause.
Cette assurance est obligatoire à peine de sanction pénale. S'il y a carence, le gérant de la SARL commet, décide l'arrêt, une faute constitutive d'une infraction pénale intentionnelle, séparable comme telle de ses fonctions sociales. Il engage sa responsabilité civile à l'égard des tiers à qui cette faute a porté préjudice.

Si une assurance a été prise, l'assureur peut utiliser certains moyens de défense pour échapper à son obligation

d'indemniser, les délais ont expiré, l'assureur se prévaut d'une clause d'exclusion de garantie.

Le respect ou non des délais
Promenade aérienne, mort du pilote et du grand père, fils et petit- fils blessés. Carence : ils n'agissent pas dans les délais contre l'assureur de l'aéronef. Ils agissent devant la commission d'indemnisation des victimes d'infraction, ils sont déboutés. Normalement la CIVI déduit de ce qu'elle accorde l'indemnité payée par l'assureur. 2° Civile, 11 juin 2009, RFDA 2009.216

Les exclusions de garantie
2° Civile, 8 janvier 2015, n° 14-12091 : un avion fabriqué en Russie s'écrase le 4 mai 2008 sur un champ à Longchamps dans l'Eure, le pilote Patrick venant de Beauvais était titulaire d'une licence russe de pilote privé avion, il ne disposait d'aucune qualification sur YAK 54, il exécutait une figure de voltige au- dessus d'une zone habitée à une hauteur non réglementaire et dans un secteur non autorisé. (On peut lire le rapport sur le site du BEA). Les propriétaires exploitants agricoles exigent des dommages-intérêts : la perte de foin, le surcoût d'aliments de substitution, la baisse de la production laitière, l'embauche d'un vacher en remplacement, la perte de 5 vaches dans les jours ayant suivi l'accident, le préjudice moral affectant la famille choquée par l'accident.
L'assureur belge AVIABEL (spécialisé en matière aérienne) semble avoir fait état d'une exclusion de garantie.
Cassation au regard des règles de procédure.
L'affaire repart à Rouen.

§ V. La responsabilité civile des organisateurs de manifestations aériennes

L'autorisation du meeting aérien par le préfet est subordonné à la preuve que l'association sportive dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile, celle de ses préposés, et celle de tous les participants à la manifestation aérienne.

Cour administrative Lyon, 25 novembre 2010 ; l'association sportive aéronautique de Clamecy organise une manifestation aérienne, elle demande une autorisation au préfet de la Nièvre, dans le dossier de la demande figure une attestation d'assurance produite par l'ASAC qui mentionnait la manifestation aérienne.
D'après un arrêté du 4 avril 1996, l'organisateur doit faire la preuve auprès du préfet qu'il dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences de sa responsabilité civile, de celle de ses préposés et de celle de tous les participants à la manifestation aérienne …
La manifestation aérienne a lieu le 13 juillet 1997.
Une personne, non membre de l'association, accepte, à la demande de l'aéro-club, de donner bénévolement le baptême de l'air avec son ULM. L'ULM s'écrase en vol.
L'aéro-club est condamné à indemniser les familles des deux victimes. Indemnisation autour de 252 000 euros.
L'association n'était pas assurée au titre de ces dommages, elle ne peut payer qu'une minime fraction des d.i. pour le surplus elle est mise en liquidation.
Le pilote de l'ULM n'était pas assuré. Imprudent d'accorder un baptême de l'air même à titre bénévole.
La veuve tente en vain de faire condamner le préfet pour avoir autorisé la manifestation aérienne sans s'être assuré que l'association était assurée au titre de sa responsabilité civile. La cour considère que le préfet n'a pas commis de faute, l'attestation rédigée par un agent de la compagnie d'assurance indiquait que l'association était garantie par la compagnie, l'attestation ne faisait référence à aucune restriction de garantie, elle laissait à penser que l'assurance couvrait la totalité des événements susceptibles de se produire lors de la manifestation aérienne.
Il a pourtant être constaté a posteriori que l'assurance souscrite comportait d'importantes exclusions de garanties non signalées dans l'attestation.
La veuve aurait pu agir contre l'assureur, à la condition qu'elle ait été encore dans les délais.

§ VI. Le contrat d'assurance responsabilité civile exploitant d'aérodrome
Assurance obligatoire

Sous - Section II. Les assurances de choses

Le risque couvert par l'assurance concerne la perte, la destruction, le dommage d'un bien matériel : un appareil aérien, une marchandise, un bagage.
Si le sinistre survient, l'assureur indemnisera l'assuré de la perte qu'il a subie. Cf. art. L. 175-19.
On distingue entre la somme assurée, la valeur réelle de la chose assurée et éventuellement la valeur agréée.

§ I. Le risque de la perte ou de la destruction de l'aéronef

Un aéronef est un bien de grande valeur, il peut être détruit ou endommagé lors d'un accident, il est opportun que le propriétaire de l'appareil prenne une assurance pour se couvrir contre le risque de perte ou de destruction de son bien.

a) Assurance « corps » des aéronefs risques ordinaires

L'assurance sur corps des aéronefs est contractée, soit pour un vol, soit pour plusieurs vols, soit pour une durée déterminée par le contrat d'assurance, art. L. 175-1
Lorsque la valeur assurée de l'aéronef est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation .., art. L. 175-7. Sauf fraude.
Dans l'assurance au vol ou pour plusieurs vols, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir, art. L. 175-16

Les exclusions de garantie

Lorsque l'accident survient et que la victime s'adresse à l'assureur pour percevoir l'indemnité, il est possible que l'assureur refuse de s'exécuter, se prévalant d'une exclusion de garantie.

La garantie n'est plus due si l'assuré ne paie pas les primes et s'il a reçu une lettre de mise en demeure de payer sous peine de résiliation du contrat conformément à l'article L. 113-3 et R. 113-1 du code des assurances, 2° Civ. 28 février 2013, n° 11-27699, second moyen.

La garantie est exclue si le pilote de l'aéronef n'a pas respecté les limites d'altitude

Le jugement du tribunal de grande d'instance de Rouen rendu le 21 février 2014, RFDA 2014.357, nous donne un exemple où l'assureur a pu invoquer avec succès une exclusion de garantie. Deux époux étaient propriétaires indivis d'un avion de marque Socata. Cet avion avait été mis par les époux à la disposition de l'aéro-club de la Lys et de l'Artois. Il était prévu que les époux propriétaires conservaient le droit de voler avec cet avion 150 heures par an. L'aéro-club, outre les frais d'entretien et de maintenance, prenait à sa charge le coût de l'assurance tous risques de l'appareil. Une assurance multi-risques (garantie corps, garantie responsabilité civile accident) avait été prise par l'aéro-club auprès de la société Axa Corporate Solutions Assurance. Le mari lors d'un vol effectué en 2010 avait, victime d'une confusion, effectué un atterrissage malencontreux sur une piste en béton hors d'usage, de telle sorte que l'appareil avait été endommagé. L'assureur a refusé d'apporter sa garantie. Il fait valoir deux arguments. Avec le premier, il prétend que le vol n'était pas couvert par la police : la police ne concernant que les aéronefs utilisés dans le cadre des activités statutaires de l'aéro-club ; la prétention de l'assureur n'est pas reçue, la convention d'exploitation conclue entre les propriétaires de l'avion et l'aéro-club se rattachait à la pratique de l'aviation civile qu'elle facilitait. Avec le second, l'assureur plaide avec succès l'exclusion de garantie : figurait parmi les risques exclus l'utilisation pour l'atterrissage d'un terrain non autorisé par l'autorité, le pilote avait en l'espèce atterri sur une piste qui était fermée, il avait enfreint les règles de l'air.

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif à l'aéronef, art. L. 175-17

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26113
L'aéro-club du Havre a fait l'acquisition d'un avion, il fait assurer l'appareil auprès de la Réunion aérienne. L'acheteur a obtenu la résolution de la vente pour vices cachés (moteur défectueux). L'assureur a été condamné à payer à l'aéro-club 120 263 euros au titre des dommages subis par l'avion. La police d'assurance souscrite en 2006 garantit les risques ordinaires incluant les accidents, le contrat garantit la disparition, le vol, les dommages matériels subis par l'aéronef jusqu'à concurrence de la valeur assurée. Le sinistre a vocation à être pris en charge par

l'assureur. L'aéro-club n'obtient pas en revanche du juge du fond la réparation du préjudice d'exploitation, la police ne visant que les dommages matériels subis par l'avion.
L'assureur tentait par un raisonnement subtil d'évincer ses obligations. Il prétend devant la Cour de cassation que comme du fait de la résolution de la vente, il y a eu anéantissement rétroactif du contrat, l'acquéreur aéro-club est censé n'avoir jamais été propriétaire de l'avion et qu'il ne l'était pas lors du sinistre. La haute juridiction écarte ce moyen trop spécieux, en relevant que l'avion constituait l'objet du contrat d'assurance et que l'aéro-club était propriétaire au jour du sinistre. L'assuré avait intérêt à la conservation de la chose à ce jour (du sinistre), la résolution du contrat était sans incidence à cet égard.
Une question non résolue : l'acheteur doit rétrocéder l'avion au vendeur, doit-il rétrocéder à titre d'accessoire de la chose l'indemnité obtenue de l'assureur de l'avion ? Il est vrai qu'en l'espèce l'acheteur risque d'avoir les plus grandes difficultés à obtenir la restitution du prix d'achat de la part d'un vendeur en liquidation judiciaire. Le jeu des restitutions risque de ne pas pouvoir s'opérer.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police d'assurance sur corps, l'assureur garantit pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime à l'assuré dans le cadre d'une reconstitution de garantie, art. L. 175-20
L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle de l'assuré.
Cependant, les risques demeurent couverts en cas de faute non intentionnelle de l'assuré ainsi qu'en cas de toute faute de ses préposés, art. L. 175-22
L'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre, art. L. 175-23. Sous réserve des dispositions de l'art. L. 175-5.
En cas d'indemnisation en perte totale, en perte réputée totale ou en perte totale négociée de l'aéronef, le produit du sauvetage de l'épave est acquis à l'assureur, sans nécessairement emporter transfert de propriété de l'épave à ce dernier, at. L. 175-25
En cas de perte totale, perte réputée totale ou perte totale négociée de l'aéronef, l'assureur a la faculté d'opter pour le transfert de propriété de l'aéronef, art. L. 175-26
Avenant « protection du délégataire « (qui pourrait être le vendeur impayé créancier du prix, le loueur ou le crédit - bailleur) bénéficiaire d'une délégation d'indemnité. L'assuré joue le rôle de délégant, l'assureur de délégué, le vendeur impayé de délégataire.

L'assureur qui a indemnisé la victime de la perte de l'appareil aérien est subrogé, à concurrence de l'indemnité payée, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers ayant causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur. Il convient cependant que pour exercer le recours subrogatoire l'assureur qui demande à bénéficier de la subrogation de justifier par tout moyen du paiement effectif de l'indemnité à son assuré.
Voir à titre d'exemple : CAA Versailles, 24 janvier 2013, n° 11VE00383 : une collision fatale sur une piste de Roissy le 25 mai 2000 entre un avion d'Air Liberté et un avion de la Cie Streamline, l'avion d'Air Liberté a été endommagé, l'accident était dû à une erreur d'identification par le contrôle aérien des appareils en attente de décollage et l'envoi de consignes aux deux aéronefs d'utiliser la piste. Une dizaine d'assureurs avait versé une somme d'argent à Air Liberté, la victime, au titre des dommages subis du fait de l'accident, du fait du remboursement des frais de réparation par Boeing de l'avion accidenté, du fait du rachat partiel de la franchise applicable à la police d'assurance de l'aéronef. Il y avait une police corps et une police rachat de franchise. La cour rejette la demande des assureurs, ne faisant pas la preuve du paiement allégué. L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans les droits de l'assuré contre les tiers qui ont causé le dommage, étant précisé que l'assureur qui se prévaut du mécanisme de la subrogation doit justifier par tout moyen du paiement effectif de l'indemnité à l'assuré, art. L. 121-12 du code des assurances.
L'arrêt a été annulé par le Conseil d'État dans une décision lue le 12 décembre 2014, n° 368365, RFDA 2014.446 : les sociétés d'assurances avaient produit un formulaire de quittance finale, le courtier d'Air Liberté, Marsh, avait fait état des sommes versées, la cour de Versailles a dénaturé les pièces du dossier. L'affaire est renvoyée à Versailles.

b) Assurance corps des aéronefs contre les risques de guerre et assimilés, actes terroristes

Cette police est utile parce que, sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés qui résultent de guerre civile ou étrangère … de piraterie ... d'émeutes, de mouvements populaires de grèves et de lock- out, d'actes de sabotage ou de terrorisme, art. L. 172-16

c) Convention spéciale assurance pièces détachées

§ II. L'assurance des marchandises

Le propriétaire ou l'expéditeur s'assure contre le risque de perte ou d'avarie des marchandises qu'il expédie.
Le code des assurances tend à instaurer un régime unique d'assurances pour les marchandises transportées, quel que soit le mode : les assurances sur marchandises transportées par tous modes
Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant de guerre, de piraterie, de capture, d'émeutes, de grèves…, art. L. 172-16
L'assureur ne couvre pas sauf convention contraire les dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sous réserve des dispositions de l'art. L. 173-8 : art. L.172-16-1
L'assurance des marchandises transportées ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour la prise en charge.
Cette disposition n'est applicable aux polices fonctionnant par déclaration d'aliment que pour le premier aliment, art. L. 173-17-1
Le tiers lésé dispose d'une action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable, art. L. 173-23
L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans les droits de la victime et est recevable à exercer le recours subrogatoire contre le tiers responsable hors de la présence de son assuré, est recevable l'assureur qui avait assigné le transporteur avant le terme de la prescription biennale, l'assignation irrégulière ou tardive de la victime est sans incidence, Com. 4 février 2010
Police tiers chargeur, assurance pour compte
Police d'abonnement

On connaît dans la pratique le recours à des assurances individuelles - parfois groupées avec l'usage d'une carte de crédit - couvrant certains risques, comme le retard du vol du passager, le retard des bagages, les frais d'annulation de voyage, le rapatriement médical, les frais de retour anticipé.
La clientèle prétend ne pas toujours obtenir facilement satisfaction.

Section II. Les assurances de personnes

L'assureur - le souscripteur - l'assuré ou les assurés

Le risque pris en considération concerne la mort ou le dommage corporel affectant l'assuré.
Si le risque se réalise, l'assureur doit verser la somme d'argent prévue au contrat à l'assuré ou à ses proches
L'assureur ne dispose d'aucun recours à l'encontre de la personne qui serait à l'origine du dommage corporel. Cette assurance n'a pas de caractère indemnitaire.
La victime conserve la possibilité d'obtenir une indemnisation de la part de l'éventuel responsable.

Pratique de sports aériens, convention d'assistance et de rapatriement sanitaire en cas d'accident
Le code du sport, art. L. 321-4, demande aux associations d'informer leurs adhérents de l'intérêt de souscrire une assurance de personnes concernant les dommages corporels auxquels la pratique sportive peut les exposer.

Contrat d'assurance individuelle IA contre les accidents liés à l'utilisation d'aéronefs. Prime annuelle. Destiné aux pilotes ainsi qu'aux passagers.

Assurance individuelle à la place contre les accidents corporels liés à l'utilisation d'aéronefs. Une assurance pour le compte de. Le souscripteur : c'est l'exploitant de l'aéronef. L'assuré, le bénéficiaire du contrat : les occupants de l'aéronef assuré dans la limite du nombre de places assurées, navigants et/ou passagers. En cas de décès résultant d'un accident, un capital est versé à un bénéficiaire désigné ou aux ayants droit de l'assuré. Versement d'un capital à l'assuré en cas d'incapacité. L'assureur après paiement ne dispose pas d'action contre le responsable du sinistre.

Les compagnies d'assurance pratiquaient l'assurance individuelle automatique
Soc. 28 janvier 1970 n° 68-13018, Bull.

Un accident aérien se produit le 22 juin 1962, un avion d'Air France s'écrase au sol, un salarié se trouvait à bord, il devait se rendre au Pérou pour le compte de son employeur, il s'agit d'un accident du travail, la caisse primaire de sécurité sociale de Mulhouse est tenu de verser une rente accident du travail aux ayants droit de la victime.
Le transporteur s'était couvert d'abord par une assurance couvrant sa responsabilité à l'égard des personnes transportées, mais également par une assurance individuelle accidents dite automatique au profit des personnes transportées ou de leurs ayants droit en cas de décès. Cette assurance garantissaient à ces deniers le versement d'une somme forfaitaire correspondant à l'époque à la limitée assignée à la responsabilité du transporteur par la convention de Varsovie. À la condition que les ayants droit renoncent à tout recours contre la compagnie ou ses préposés.
La caisse de sécurité sociale prétendait exercer un recours à l'encontre du capital versé aux ayants droit.
La cour de Colmar avait retenu que l'option des ayants droit pour l'assurance automatique constituait une transaction non opposable à la caisse et que celle-ci ne pouvait exercer de droit sur le capital garanti par l'assurance individuelle.
Cette motivation n'était pas critiquée par le pourvoi, celui-ci est donc rejeté.
La caisse aurait eu la possibilité d'introduire une action en responsabilité contre Air France, mais le délai de 2 ans jouait.
En l'espèce les ayants droit avaient pu cumuler l'octroi du capital et la rente accident du travail.

Les titulaires de certaines cartes bancaires de crédit ou de retrait bénéficient parfois de certaines garanties d'assurance en cas de décès ou de blessures subies durant le transport, du moment que le billet a été acquis et payé grâce à la dite carte.
Les droits du bénéficiaire sont dépendants de la rédaction de la police d'assurance et des termes utilisés par le contrat.

2° Civ. 26 mars 2015, n° 14-13893 : Isaac avait acheté, au moyen de la carte Visa Infinité, un billet d'avion pour se rendre en Israël, un contrat d'assurance auprès d'Axa France vie était adossé, par l'intermédiaire de la Prévoyance bancaire, à cette carte. Le voyageur est lors d'une bousculade violemment projeté au sol le 6 avril2009 alors qu'il attendait à l'aéroport de Tel Aviv la livraison de ses bagages. Il meurt trois jours plus tard des suites de ses blessures. L'assureur refuse de payer le capital décès, 620 000 euros. La famille porte l'affaire en justice. Elle fait appel à la CV de 1929 qui prévoit la responsabilité du transporteur pour les accidents lors des opérations de débarquement jusqu'à la remise des bagages. Femme et enfants sont déboutés. La convention de Varsovie était étrangère au débat, elle ne concerne que la responsabilité du transporteur. Le contrat d'assurance liant les parties était seul applicable, la cour d'appel a appliqué les dispositions contractuelles. La garantie décès supposait un accident au cours d'un voyage comme passager d'un moyen de transport public. La notion de passager supposait l'emprunt d'un moyen de transport, elle ne pouvait être étendue à l'attente des bagages à l'aéroport. Le capital n'aurait été dû que si le passager avait perdu la vie alors qu'il se trouvait à bord de l'avion. Les accidents dans les bâtiments de l'aérogare n'entrent pas dans la garantie.

Si les déplacements par la voie des airs retiennent l'attention, il convient à l'époque contemporaine d'également évoquer l'évolution des engins et des hommes dans l'espace.

Sous-Titre II. Les lancements, déplacements et évolutions dans l'espace extra-atmosphérique

Dans un premier temps, l'engin spatial doit être lancé dans l'espace par une fusée pour échapper à l'attraction terrestre.
Une fois le lancement réussi, l'objet spatial est mis sur orbite pour tourner autour de la terre, ou il est envoyé en mission scientifique sur la Lune, sur Mars ou sur une planète ou autre objet céleste.
Les activités spatiales sont l'œuvre des États ou d'organisations inter- gouvernementales, ou bien d'entités privées ou semi privées.

La loi française du 3 juin 2008 réglemente les opérations spatiales.

Chapitre I. Le contrat de lancement de satellite

Le lancement des engins spatiaux est un moment fort de l'aventure spatiale. Pluralité de partenaires ou d'intervenants : le fabricant du satellite, les fabricants du lanceur, l'agence de lancement chargé de lancer l'objet spatial dans l'espace et de mettre le satellite sur orbite autour de la Terre, le propriétaire de l'objet spatial, l'exploitant de l'objet spatial, l'installation de lancement, le centre de contrôle de la mission et des stations de poursuite réparties dans différents lieux de la terre. Un aléa certain au moment du lancement. Le taux d'échec existe, mais il est relativement faible, 6 fois sur 100 environ.
Philippe Clerc, Le système européen de lancement spatial .., Mélanges Courteix, p. 231
Claude - Alain du Parquet, La gestion des risques dans les contrats de services de lancement, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI° siècle, CREDIMI, colloque juin 2004, Litec, 2005, p. 179

Les lancements à titre militaire éventuellement effectuées par l'armée elle-même
Les lancements effectués pour le compte des autorités civiles : science, télé détection, observations, météo
Les lancements commerciaux : le lancement des satellites de télécommunications, internet, téléphonie, télévision directe.

À titre d'exemple, les lancements opérés par Arianespace.
L'opération de lancement, en dépit d'un aléa indéniable, est désormais relativement bien maîtrisée.

Le contrat de lancement est un contrat d'entreprise d'une nature particulière conclu entre l'opérateur ou agence de lancement (comme Arianespace) et son client, le propriétaire du satellite, l'opérateur de la charge utile. La société de lancement s'engage à mettre en orbite un satellite appartenant à son client. Le lancement peut concerner un seul satellite, voire plusieurs. Le client s'oblige à mettre le satellite dans les délais contractuels à la disposition de la société de lancement, il s'engage à payer le prix du lancement et à respecter les dispositions concernant l'immatriculation des objets spatiaux.
Le contrat est souvent à composante internationale, il convient de déterminer la loi interne applicable au contrat : recours à la loi d'autonomie tempéré par l'impérativité des lois de police
Contrat type élaboré par Arianespace, lsa, launch service agreement
Conclusion du contrat entre l'agence de lancement et le constructeur ou l'opérateur de satellite

Conclusion parallèle d'un accord entre l'agence de lancement et le centre spatial d'où le lancement sera opéré : le centre spatial (ex. le service support client du CNES/CSG) met des locaux à la disposition de l'opérateur de lancement et de ses clients : la distribution d'énergie, la climatisation, les instruments de levage et d'outillage, les fluides, les télécommunications, les équipements optique et vidéo, les mesures : maintenance et exploitation des laboratoires de chimie, fluides et gaz, mesures physiques et grandeurs électriques

Le lancement entre en droit français dans la catégorie des opérations spatiales.
Toute activité consistant à lancer ou tenter de lancer un objet dans l'espace extra -atmosphérique est *opération spatiale*, d'après la loi du 3 juin 2008, art. 1°.
Mireille Couston, Commentaires sur la loi française relative aux opérations spatiales, RFDA 2008.327.
Il existe un décret n° 2009-643 du 9 juin 2009 relatif aux autorisations délivrées en application de la loi du 3 juin 2008.
L'arrêté du 31 mars 2011 pris en application de la loi et du décret décrit un certain nombre d'exigences propres au lancement d'un objet spatial

Campagne préliminaire. Plusieurs mois voire plusieurs années s'écoulent entre la conclusion du contrat et le lancement.
Le client opère la réservation et paie une somme d'argent.

La préparation du satellite

L’acheminement du satellite depuis l’usine sur le site du centre spatial : les risques sont pour le propriétaire du satellite qui peut être le fabricant ou l’acquéreur, tout dépend de la date du transfert de propriété et donc des risques.
La date de lancement
Avec la conclusion ferme du contrat, on fixe un créneau de lancement, une période de deux mois, on réserve ensuite la date de lancement
Le report demandé par le client : le constructeur du satellite a pris du retard dans l’assemblage des composants. On renégocie une autre date. Les frais sont à la charge du client.
Le report demandé par la société de lancement : la société de lancement ne garantissait pas la date de lancement, les contrats excluent en général toute pénalité à la charge du lanceur. Quelques exceptions récentes. Le contrat peut prévoir la résolution du contrat en cas de retard trop important. Avec l’option back up, il est prévu qu’en cas de retard ou d’indisponibilité du lanceur, on aura recours à un autre lanceur fourni par un concurrent, c’est une forme de sous-traitance.
Les étapes avant le lancement
La phase préparatoire sur le site de lancement peut durer de 3 à 4 semaines.
La phase des tests électriques et mécaniques du satellite
Les tests d’étanchéité du système de propulsion
Le satellite est raccordé à un banc de contrôle, puis le client vérifie les fonctions électriques et mécaniques
Le client amène ses équipes pour remplir le satellite, ce qui représente une phase critique. Assurer le système de propulsion.
La phase de pesage et de tests électriques
L’intégration du satellite à la fusée lanceur
Le client effectue dans les derniers temps les derniers contrôles électriques jusqu’à 10 minutes avant le décollage, l’alimentation électrique est alors assurée grâce aux batteries situées à bord

Le compte à rebours
La mise à feu du moteur du lanceur. L’ouverture des crochets afin de libérer le lanceur de la rampe de lancement. L’opération de lancement débute dès le démarrage irréversible du lanceur. Tout se déroule automatiquement. C’est l’ordinateur de bord qui commande le déroulement des opérations. Il faut que les moteurs fonctionnent bien ainsi que les petites fusées de guidage. La mise à feu du 1° étage. Le largage des moteurs d’appoint après la combustion. Le largage du 1° étage après l’extinction du moteur. L’allumage du second étage. Largage. ..

L’autorité publique peut ordonner de détruire le lanceur en vol pour des raisons de sécurité

Après son lancement, on place le satellite sur une orbite de transfert. Ensuite, a lieu la séparation du satellite et du lanceur. Suivent différentes manœuvres, on augmente la vitesse de rotation du satellite, on procède à l’allumage du moteur d’apogée. Le satellite est placé sur orbite géosynchrone, qui déplace le satellite d’une orbite elliptique en une orbite circulaire.
Les contrôleurs au sol vérifient l’état du satellite après la séparation et la mise sous tension des systèmes à bord

Après le lancement, il faut en venir à la phase de la mise en service du satellite : on réduit la vitesse de rotation du satellite, le satellite n’est pas immobile, il suit la trace de son orbite en décrivant une ellipse, on déploie les panneaux solaires pour les mettre sous tension. Il est possible qu’on dirige vers la Terre les antennes de télécommunications. On met en service les propulseurs de bord pour que le satellite dérive sur son orbite.
Au bout de 2/4 semaines, on s’assure du fonctionnement des systèmes embarqués. On procède à des effets pour pouvoir procéder à la réception du satellite.

Voir Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 24

[La pratique connaît le contrat de construction de satellite avec livraison en orbite : le constructeur livre le satellite, il effectue ou fait effectuer en sus le lancement, il vérifie le bon fonctionnement en orbite ; cf. les contrats de livraison clé en main. L’entrepreneur s’assure du bon fonctionnement des stations au sol. L’avantage est de simplifier la tâche du client qui ne traite qu‘avec le constructeur du satellite qui prend les risques à sa charge. Le coût est plus élevé.]

Les satellites géostationnaires sont exposés deux fois par an à des embûches, l'ombre de la terre s'interpose entre le soleil et le satellite pendant plusieurs minutes au printemps et en automne. Le satellite ne peut pas comme en période normale fonctionner grâce aux photopiles, on utilise les batteries du bord. Les contrôleurs au sol veillent durant la période d'éclipse à ce que la consommation des répéteurs n'excède pas la capacité des batteries.

La qualification juridique. La loi du 3 juin 2012 répute opération spatiale toute activité consistant à assurer la *maîtrise* d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace extra atmosphérique
Elle qualifie de « phase de maîtrise «
La période de temps
Qui débute à la séparation du lanceur et de l'objet destiné à être placé dans l'espace
Et qui s'achève par la survenance du premier événement suivant
. Les dernières manœuvres de désorbitation et les activités de passivation ont été effectuées
. L'opérateur a perdu le contrôle de l'objet spatial
. Le retour sur terre ou la désintégration complète dans l'atmosphère de l'objet spatial.

La maîtrise incombe, semble-t-il, à l'exploitant de l'objet spatial. Ordinairement le propriétaire exploitant fait effectuer les fonctions techniques de maintien en orbite par un industriel prestataire de services, qui est parfois le constructeur ou une filiale du même groupe industriel. Il convient de contrôler l'altitude et le positionnement du satellite. Le maintien à poste, effectué par le metteur à poste, consiste à effectuer les corrections de latitude et de longitude du satellite, ainsi qu'à stabiliser le satellite, les antennes et les panneaux solaires.

La gestion des risques. L'échec du lancement. Les dommages subis par les proches ayant commandé ou participé à l'opération de lancement ainsi qu'aux tiers.

L'indemnisation des tiers : le lancement échoue lamentablement, des tiers sont tués ou blessés, leurs biens sont détruits : l'opérateur spatial qui a mené le lancement est le seul responsable selon l'article 13 de la loi de 2008, cf. supra le développement de la seconde partie consacré à l'objet spatial et à la responsabilité du fait de celui-ci

La situation des non tiers

On pense aux défauts industriels : si le lancement a échoué, c'est que l'industriel avait livré un produit défectueux qui avait été incorporé dans la fusée lanceur. L'opérateur spatial n'a pas pu réaliser pour le compte de son client le lancement promis, le client subit une perte sévère, il a engagé des frais considérables, il subit une perte énorme, le satellite est perdu, détruit, ou il est mis sur une orbite inadéquate.
Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 32.

L'agence de lancement n'assume pas une obligation de résultat, mais seulement une obligation de moyens. Le fournisseur du lancement limite son obligation contractuelle : dès que le lancement a été effectué, son obligation contractuelle est réputée accomplie. L'agence de lancement s'engage à faire preuve de due diligence, elle promet de tout mettre en œuvre pour que l'opération réussisse ; on parle de clause de best efforts.

Il arrive que dans le contrat de lancement il soit prévu qu'en cas d'échec l'agence de lancement réalisera un second lancement, mais aux frais du client. Certains contrats récents prévoient en cas d'échec un re lancement gratuit

L'élision des responsabilités.
Il convient de tenir compte des dispositions conventionnelles et maintenant légales.

. Le contrat.
Le contrat contient presque toujours des clauses de non recours et de non responsabilité. La solution est commune aux différentes législations sous l'influence de la pratique américaine. On parle de contrat sans responsabilité. On évite ainsi les recours en cascade, des assurances redondantes, les frais de justice, les pertes de temps pour lancer des procès.
Le client et l'agence de lancement font un pacte mutuel par lequel ils renoncent à tout recours. Chaque partenaire prend l'engagement en cas de sinistre ou de disfonctionnement de ne pas agir en justice contre l'autre cocontractant. S'il y a perte du lanceur du fait du satellite, l'opérateur du lancement s'interdit de recourir contre son client propriétaire du satellite.

De même si l'échec du lancement incombe au lanceur, le client ne formera pas de recours contre l'organisme de lancement.
Le contrat prévoit en général que chaque partie, le client, l'organisme de lancement, imposera ce pacte de non recours à ses propres cocontractants.
L'avantage de la formule serait d'éviter toute recherche des causes et de neutraliser tout développement d'un litige.

. La loi.
La loi française du 3 juin 2008, dans son article 20, durcit le régime contractuel, elle exclut autoritairement l'exercice de l'action contractuelle en responsabilité entre coparticipants, la victime ne peut pas rechercher la responsabilité de toute autre personne cocontractant participant à l'opération ou à la production de l'objet à l'origine du dommage. Le Co- intervenant, auteur d'une faute de conception ou d'un vice caché, bénéficie ainsi d'une immunité, sa responsabilité ne peut pas être engagée. Le client qui a commandé le lancement est privé du droit d'action de mettre en cause la responsabilité de l'agence de lancement ou d'autres éventuels responsables.
Le dispositif légal est impératif, on ne peut y déroger.
La loi réserve l'exception de la faute intentionnelle.
Il ne semble pas qu'en ce domaine la faute lourde soit équipollente au dol.

(Voir en droit américain, une décision Martin Marietta d'une cour d'appel écartant le 21 octobre 1992 en cas de faute lourde une clause de renonciation à recours, le tribunal de district du Maryland avait statué en sens contraire, voir F. Vincent, La jurisprudence récente en matière de renonciation à recours, RGAT 1990.503, cf. Mireille Couston, Droit spatial, p.194. Les faits concernaient un échec du lancement du satellite Intelsat VI par la fusée Titan)

Ce système est défavorable au client, c'est le client qui prend à sa charge le risque de l'échec de l'opération. Aussi le client qui avait commandé le lancement a ordinairement recours à l'assurance pour se couvrir contre le risque de perte de son satellite. Ce recours lui est imposé par les établissements de crédit qui ont permis le financement de l'opération spatiale. Le coût des primes d'assurance représenterait de 20 à 25 % du coût global.

L'extension de la garantie de l'État au profit des fabricants et équipementiers.
L'article 15 dernier alinéa de la loi du 3 juin 2008 précise qu'en cas de dommage causé pendant la phase de lancement, la garantie de l'État (qui est prévue par le législateur en cas de dommage au tiers, l'opérateur, i.e. l'agence de lancement, est responsable, mais l'État lui apporte sa garantie si le dommage subi par un tiers excède un certain montant) bénéficie, le cas échéant, aux personnes qui n'ont pas la qualité de tiers à une opération spatiale. Le responsable ne prendra à sa charge qu'une partie de l'indemnité, le surplus incombera à l'État. Les non tiers pourront ainsi obtenir une indemnisation totale.
Il faut convenir que le texte est obscur pour l'ignorant ou le profane : quelle est la situation de ces personnes qui ne sont pas des tiers et qui bénéficient de la garantie de l'État. ?
Il s'agit nécessairement de personnes autres que l'agence de lancement.
Ces personnes garanties sont nécessairement des responsables. La garantie étatique n'est en effet apportée qu'à un éventuel responsable.
Le texte profiterait aux fabricants ou aux équipementiers si leur responsabilité venait à être engagée.
Alain Stevignon, p. 29, La responsabilité du constructeur de satellite.. In Droit de l'espace. Gestion et partage des risques, 2008, en ce cas la garantie de l'état leur est apportée.
Objection du profane : on croyait que l'opérateur spatial était le seul responsable ; on croyait que les victimes participant à l'opération ne pouvaient pas agir en responsabilité contre le cocontractant de l'agence de lancement ou coparticipant fautif .
M. Philippe Clerc dans une conférence tenue en janvier 2012 à l'école des mines donne la piste d'explication, il envisage l'hypothèse particulière de la condamnation du fabricant ou d'équipementiers par un tribunal étranger, la garantie de l'État français jouerait alors. C'est cette interprétation qu'il présentait déjà lors du colloque du 3 octobre 2007, la garantie étatique peut bénéficier aux fabricants de l'objet spatial pour les dommages causés durant la phase de lancement si le fabricant venait à être poursuivi et condamné par une juridiction étrangère pour une défaillance de l'une des pièces.

Alexis Mourre, La résolution des litiges dans les contrats spatiaux, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI° siècle, colloque 2004, p. 197

Chapitre II. Le transport spatial de passagers et de marchandises

Section I. Le voyage spatial

L'ascension dans l'espace. Le lancement de fusées habitées, absence de mise en orbite, la fusée monte à 100 ou 150 km de hauteur puis se retourne et redescend sur terre pour s'y poser comme un avion ou un planeur, on parle de tourisme spatial ; on parle de vols suborbitaux ; un vol suborbital est la trajectoire d'un engin se déplaçant à une vitesse suborbitale, inférieure à la vitesse requise pour qu'il se maintienne en orbite ; les engins n'étant pas mis sur orbite, pénétrant ou ne pénétrant pas dans le vide cosmique, le passager recherchant des émotions fortes ainsi qu'un bref moment d'impesanteur. M. Kerrest doute qu'il s'agisse d'un vol spatial, Mél. Courteix p. 29.
Les aspects juridiques des vols suborbitaux habités, VSH, direction Couston, Haigneré et Farand, RFDA 2008.3-53.
Le Nouveau Mexique s'est doté d'une législation spécifique pour écarter toute responsabilité de l'opérateur en cas de mort du participant. RFDA 2010.264.

Certaines personnes ont séjourné à bord de l'ISS. On cite le vol en 2001 de l'américain Dennis Tito tracté par la fusée Soyouz pour faire un séjour à bord de la station spatiale orbitale.

On cite des entreprises américaines et européennes qui réalisent ou ont le projet de réaliser des vols suborbitaux habités.
700 personnes auraient acheté un billet pour effectuer un vol dans l'espace avec la compagnie Virgin Galactic, à 250 000 dollars par personne. Pour quelques minutes en apesanteur

Rien n'indique avec certitude que le vol sera réellement spatial se déroulant hors atmosphère et que l'engin sera réellement considéré comme un objet spatial. Dans certains cas, ce sera un avion spatial. On utilise parfois un mixte, un avion porteur qui tracte une fusée - avion. Le retour à terre se faisant en vol plané, à grande vitesse, le véhicule pouvant être ré utilisé. Il n'est cependant pas certain que l'engin corresponde à la définition de l'aéronef donnée par le code des transports : est-il capable de s'élever dans les airs ? Est-il capable de circuler dans les airs ? Il correspond moins encore à la définition de l'annexe à la convention de Chicago ou à celles relevées dans les règlements européens. L'engin ne prend pas support dans l'atmosphère à partir d'une réaction de l'air contre la surface de la terre, il ne se soutient pas dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre. Certains parlent de vol commercial balistique. L'engin, dans la pratique, ne reçoit pas de certificat de navigabilité, mais une licence ou un laissez- passer exceptionnel. Sur la situation aux États-Unis, voir Claire Jolly, RFDA 2008.15.
Les études signalent le coût du tourisme spatial. Le candidat se doit d'être doté d'une bonne santé pour subir les accélérations. Les américains désignent le passager comme le Spaceflight participant.

(La presse a fait état d'un accident mortel concernant lors d'essais un vaisseau spatial Chevalier blanc 2 construit par Virgin Galactic du milliardaire Richard Branson ayant décollé le 31 octobre 2014 du désert de Mojave en Californie, l'accident ayant eu lieu peu après la séparation du vaisseau de son véhicule de lancement, l'avion qui avait transporté la navette a atterri correctement)(La navette aurait éclaté en vol, il s'agirait d'une défaillance structurelle de l'appareil)

La responsabilité de l'opérateur de vols spatiaux habités est incertaine.
On ne sait pas très bien si l'engin est un aéronef, un objet spatial ou un engin indéterminé.
On ne sait pas très bien si le stade ultime de la poussée amènera à sortir de l'atmosphère.
On doute que l'opération soit un transport classique, c'est une opération qui ne tend pas à déplacer un passager pour se rendre d'un point à un autre (ou un vol local sans escale avec retour à la case départ), il y a une composante ludique dominante.
Certains suggèrent un sectionnement de l'opération : transport aérien dans la phase de passage dans l'atmosphère, opération spatiale pour la phase spatiale extra atmosphérique. La phase aérienne obéirait à la CM, la phase spatiale relevant d'une opération spatiale interdirait à la victime d'agir en responsabilité contre l'opérateur spatial, cf. article 20 de loi du 3 juin 2008.
On peut également faire appel à la règle de l'accessoire, la phase spatiale est brève, elle est certes la finalité de

l'expédition, mais le transport par air est le principal. On retiendrait ainsi une qualification unique.
On peut tenter un rapprochement analogique avec la jurisprudence refusant l'application de la CV aux vols de voltige. L'aléa chasse la responsabilité sans faute. Il n'y aurait place que pour une responsabilité pour faute grave et caractérisée de l'opérateur.

Un japonais demandait réparation, il avait versé 21 millions de dollars pour bénéficier d'un vol dans la station spatiale internationale. Il n'a pas pu l'effectuer ultérieurement, on a jugé qu'il ne remplissait les conditions médicales. RFDA 2009.266

Emmanuel Putman, De la personnalité du vaisseau spatial. Petit essai de science-fiction juridique, Mélanges Christian Scapel, p. 317

Section II. Les marchandises

La presse a relaté en mai 2012 la mission d'un engin Dragon armé/ exploité par une société privée Space X travaillant pour le compte de la NASA. Cet engin avait décollé le 22 mai grâce à une fusée Falcon de Cap Canaveral et a amarré 3 jours plus tard à la station spatiale internationale à laquelle il a livré plusieurs tonnes de fret. Il est revenu ensuite sur terre.
Une dépêche de mai 2014 signale l'existence de 12 missions commanditées par la NASA pour 1,6 milliard de dollars à la société SpaceX pour acheminer du fret à la station spatiale internationale. Trois ont déjà été effectuées.
La même dépêche du Monde et de l'AFP du 30 mai 2014 signale l'existence d'un contrat de ravitaillement de l'ISS pour 1,9 milliard de dollars conclu avec Orbital Sciences Corporation, doté de la capsule Cygnus, la première livraison devant être effectuée en janvier 2015.

Chapitre III. Les assurances spatiales

Marché très spécifique. Le calcul des primes. Difficulté d'évaluation du risque de sinistralité. L'assureur dispose de l'information qui lui est donnée par l'assuré et ses cocontractants. Les primes sont élevées. Un tout petit nombre d'assureurs spécialisés en ce domaine très particulier. On pratique souvent la Co assurance. Les assureurs ont souvent recours à la réassurance. Les contrats sont en général placés par les courtiers d'assurance comme Marsh.
Marché concurrentiel. Les assureurs disposent d'ingénieurs familiers de l'industrie spatiale. Ils veulent accéder à un certain nombre de données d'ordre technique, il y a des obstacles, en particulier du côté des États-Unis qui interdisent sauf autorisation du département d'État de communiquer un certain nombre d'éléments secrets ou réservés quand tout ou partie du matériel est sous contrôle de l'autorité américaine.
Clients de l'assureur : le propriétaire, le fabricant, les équipementiers, l'opérateur, les utilisateurs …du satellite.
Services annexes : l'agence de lancement, les réseaux de poursuite, les sociétés de service qui testent les satellites au sol, les centres de contrôle.
Rôle déterminant de l'assurance à raison des dispositions légales ou conventionnelles interdisant au client de se retourner contre l'opérateur du lancement ou contre les fournisseurs. Les utilisateurs sont ainsi portés à s'assurer contre leurs propres dommages.
Il y a des polices standardisées, mais on adapte toujours la police à la mission et aux performances attendues de l'objet spatial.

On relève principalement la présence en matière spatiale d'assurances de dommages, soit des assurances de biens qui risquent d'être endommagés et des assurances de responsabilité civile souscrites par ceux qui craignent de voir leur responsabilité civile être mise en cause.

a. Assurances de choses

Cédric Wells, Les spécificités des contrats d'assurances d'objets spatiaux, Colloque du 3 octobre 2007, CREDIMI,

Pédone, p. 51
Loubeyre et Wells, ITAR : incidences juridique et opérationnelles pour les assureurs de risques spatiaux, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014

Les preneurs d'assurance

Les lanceurs, les satellites, les objets spatiaux sont des choses fragiles au fonctionnement parfois intermittent. Le lanceur ou l'opérateur de satellite peut prendre une assurance le garantissant contre les dégradations que connaîtrait le lanceur ou le satellite, qui est un bien d'une valeur considérable. Il y a donc des assureurs qui pratiquent l'assurance de dommages aux satellites.

Le propriétaire de l'objet spatial a souvent recours au crédit pour financer le programme spatial, il est débiteur d'organismes bancaires. Les financiers surveillent de très près le recours à l'assurance par l'emprunteur. On prévoit la délégation de l'indemnité en cas de sinistre à l'organisme bancaire créancier de l'assuré ; en cas de perte du satellite, il est convenu que l'indemnité sera versée entre les mains du prêteur de sommes d'argent qui a financé l'achat de l'objet spatial. Le financier est parfois désigné comme assuré additionnel.

Polices types. Police type élaborée dans le cadre de la fédération française des sociétés d'assurance.
Devoir pour l'assuré de minimiser le dommage, il découle de l'obligation d'exécuter le contrat de bonne foi.
L'assuré doit faire tous les efforts les plus raisonnables pour éviter les perturbations. C'est un principe relevant de la lex mercatoria.

La situation a fréquemment un caractère international.
La détermination de la loi nationale applicable au contrat et au sinistre.
Les parties ont, en matière de grands risques, le libre choix de la loi contractuelle, art. L. 111-6.
On choisit souvent comme droit applicable la loi du domicile de l'assuré, qu'il soit constructeur ou opérateur.
Le droit interne français. Le code des assurances.
L'assuré ne peut prétendre à une indemnisation que si un incident survient pendant la période de garantie, un court-circuit, une panne, une fuite de carburant.
Il est possible que le client s'adresse dans le temps à des assureurs différents.
On peut lire sur cette question importante et fort technique les savantes explications figurant dans l'article de Mesdames Anne-Sophie Branger et Caroline Derache, L'application de la garantie dans le temps en matière spatiale, RFDA 2012 p. 369

i. Pré- lancement

La garantie pré lancement couvre les dommages subis par le lanceur ou le satellite sur le site de fabrication et depuis la sortie du site industriel jusqu'au moment de la mise à feu - le bien est à terre - AIT assemblage, intégration, tests - on parle d'assurance sol - la couverture cesse au moment de l'allumage intentionnel du 1° étage du lanceur

[assurance prise par le client contre le risque de retard dans le lancement, voir l'espèce citée dans l'article de M. Alexis Mourre, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI° siècle, n° 30 p.210, où l'assureur refuse de couvrir le risque, prétendant que la cause du retard ne résultait pas du court - circuit relevé pendant les tests , mais d'une décision de l'autorité publique ayant ordonné la suspension des programmes de tir au titre d'un accident ultérieur survenu à une entreprise tierce entre la date du dommage et la date qui avait été prévue pour le lancement ; le client n'était pas assuré contre le risque politique. Le litige a donné à un arbitrage devant la CCI. La sentence de 2003 n'a pas été publiée]

[Madame Ravillon, Rev. Jur. Comm. 2013.287, fait état d'une sentence arbitrale publiée au Clunet 2006.1443 note Silva Romero. Il s'agit de faits voisins, à moins qu'il s'agisse de la même espèce. Le conflit opposait l'assureur à l'assuré quant à l'existence ou non de la garantie d'assurance. L'ordinateur de bord du satellite avait été endommagé, de telle sorte qu'un retard de 9 mois s'était produit dans le lancement effectif. L'assuré demandait à faire jouer la garantie, le satellite avait été endommagé, ce risque était pris en considération par la police. L'assureur répliquait que la cause du préjudice résidait dans la suspension du programme de lancement et que ce risque n'était pas couvert par la police. La sentence décide que la cause prépondérante du préjudice était l'endommagement du satellite et non la

première ou la seconde suspension du programme de lancement.]

(Com. 8 novembre 2011, n° 10-23354 : transport maritime d'Anvers jusqu'en Guyane de tubes destinés à contenir de l'hélium, le chargeur est Air Liquide spatial Guyane ; avaries, lors du chargement à Anvers ; l'assurance avait été prise par le transporteur maritime)

v. L'assurance lancement

Garantie lancement, launch insurance : elle concerne ce que la loi du 3 juin 2008 appelle la phase de lancement : les dommages subis par le satellite au moment où le lanceur quitte le sol (ou au moment de l'allumage, ce qui permet de garantir un tir avorté). Ou au moment où le lancement est devenu irréversible.
La garantie lancement cesse une fois que le satellite est positionné sur son orbite et la période d'essai terminée.
La clause no loss, return premium, contenue dans la police lancement permet à l'assuré de recouvrer une partie de la prime, si aucune perte n'était apparue ; c'est une récompense résultant du bon fonctionnement du satellite.

La police distingue entre
- l'échec partiel (le satellite voit sa capacité opérationnelle réduite) (l'indemnité à payer par l'assureur est calculée compte tenu du quantum de perte),
- l'échec réputé total (la capacité ou la durée de vie du satellite est réduite de 75 % compte tenu de la description des spécifications techniques) (la valeur assurée est payée intégralement à 100 %) ;
- l'échec total du lancement (le satellite monté sur le lanceur est détruit ou il est perdu pendant le vol du lanceur, ou la séparation du satellite par rapport au lanceur ne peut pas être effectuée).

Le terme : la recette en orbite : le satellite est séparé du lanceur. La couverture prend fin au moment de la recette en vol de la charge utile, quand le client accepte le satellite. La recette intervient communément dans les 180 jours qui suivent le lancement.

vi. La police vie en orbite

In - orbit insurance
Un satellite de télécommunications peut avoir de 12 à 15 ans de vie. Cette assurance concerne la phase de maîtrise. Contraintes de la navigation dans l'espace : l'objet spatial se trouve dans un environnement agressif, il est en état d'état d'apesanteur, il peut être endommagé par des météorites, il existe des risques de collision, il y a l'effet des radiations solaires et des radiations cosmiques, il y a éventuellement la nécessité de re positionnement. Les composants placés à bord sont souvent dupliqués. On peut relever des courts circuits, des pannes électriques, des fuites de carburant qui surviennent pendant la période de garantie, alors que les dommages ne seront ressentis qu'après la fin de la période de garantie.

Si l'origine de l'incident est déterminée, en particulier grâce aux relevés télémétriques, l'assuré doit faire en sorte d'effectuer les modifications correctives et réparatrices pour réduire les effets de la panne. L'assuré se comporte comme s'il n'était pas assuré.

Si une anomalie significative se présente, elle doit être signalée à l'assureur. En cas de perte, l'assuré fait une déclaration formelle de sinistre. On procède à une enquête qui peut durer plusieurs semaines.

Les polices distinguent la perte totale, la perte réputée totale, la perte partielle. Les problèmes de preuve se posent.

Les polices ne prennent pas en charge habituellement les risques d'interférence et de brouillage, idem pour le dysfonctionnement des signaux émis.
Il faut une perte pendant la période de garantie, le signal s'interrompt de façon répétée si bien que l'utilisation du satellite ou d'un transpondeur n'est pas envisageable, ou bien on constate une perte intermittente de manière permanente.

[ex. une police portant sur les satellites Westar prévoyait un risque spécifique de dysfonctionnement du satellite, elle obligeait les assureurs à indemniser l'assuré en cas de perte de carburant du satellite entraînant une réduction de

sa durée de vie opérationnelle, citée par Alexis Mourre, précité, p. 213 note 31. Le carburant dit ergol permet le maintien du satellite sur son orbite et interdit sa dérive]

Il existe souvent un décalage dans le temps entre la cause de l'incident, sa survenance et l'apparition de ses effets. On ne détecte pas toujours l'anomalie immédiatement, l'anomalie est révélée par des relevés télémétriques qu'il faut interpréter. Compte tenu de l'anomalie, on peut calculer le terme de vie de l'objet. L'assuré peut alors décider de remplacer le satellite endommagé et demander le règlement anticipé de la réduction de capacité opérationnelle du satellite.

La détermination de la durée dans le temps et du montant de la garantie. Un an par exemple. À concurrence de 500 millions d'euros.

Le propriétaire du satellite a pris à sa charge une dépense importante : il doit assurer le coût de la construction, le coût du lancement et de l'assurance.
Le sinistre survient, il faut évaluer le montant de l'indemnité d'assurance que devra payer l'assureur.
La police peut adopter une couverture correspondant au principe indemnitaire classique : l'indemnité due correspond au préjudice subi, l'assuré établissant le montant du dommage.
Ou bien on adopte dans la police une couverture Valeur agréée. Comme pour l'assurance des objets d'art. Le principe indemnitaire demeure, mais c'est à l'assureur d'établir que le dommage est moindre.
Dans la valeur, on peut comprendre le coût du satellite, le coût du service de lancement, le coût de la prime d'assurance, la prime d'assurance pour le lancement ultérieur.
Assurance schémas d'intéressement
Garantie pertes de revenus. Il y a des pertes financières subies par le propriétaire exploitant du satellite que le recours à l'assurance peut compenser : les intérêts intercalaires d'emprunt, les pertes de revenus et d'exploitation.
La présence d'une franchise est fréquente, l'assuré conserve une partie du dommage à sa charge.

Il est possible que l'assuré obtienne une réparation totale, alors que le satellite conserve une valeur marchande résiduelle, les assureurs ont alors accès à des droits de sauvetage.

Assurances de satellites de télédétection.
Le bon fonctionnement est apprécié en relation avec les capacités de prises de vue, de la qualité des images. La perte réputée totale est plus facilement atteinte : lorsque les données sont inutilisables.

Comme l'assuré, victime du sinistre, a renoncé à agir contre de ses contractants auteurs éventuels de défaut, l'assureur en indemnisant ne bénéficie pas de recours subrogatoire, à moins d'établir la faute gravissime de l'auteur du dommage.

b. Assurances responsabilité civile

L'assurance responsabilité civile spatiale. Les professionnels du spatial sont susceptibles d'engager leur responsabilité envers les tiers. En particulier l'opérateur spatial, celui qui fait une opération spatiale, celui qui lance un objet dans l'espace, celui qui assure la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace, voire lors de son retour sur terre, risque d'engager sa responsabilité à l'égard des tiers, si un dommage survient à un tiers du fait de l'opération spatiale, cf. art. 13 L. juin 2008
[En principe, on sait que la loi française interdit d'exercer des recours entre coparticipants à l'opération spatiale à raisons des stipulations conventionnelles et des dispositions légales, le participant ne peut pas agir en responsabilité contre son cocontractant ou assimilé, le mécanisme de la responsabilité civile est mis à l'écart, cette exclusion vaut par ricochet pour le jeu de l'assurance responsabilité civile]

Sophie Moysan, La responsabilité civile produits des équipementiers spatiaux, in Droit de l'espace, Gestion et partage des risques, colloque 3 octobre 2007, direction L. Ravillon, Pedone, p. 37

Ce type d'assurances est en fait pratiqué par les assureurs de l'aéronautique, il s'agit d'un petit sous - marché des assurances aéronautiques.

Le code des assurances contient au titre VII du livre I° un chapitre VI intitulé Assurances de responsabilité civile relative à une opération spatiale. L'art. L. 176-1 soumet les contrats d'assurance ayant pour objet de garantir la responsabilité civile relative à une opération spatiale à plusieurs dispositions du code des assurances ainsi qu'à des dispositions spécifiques.
Les contractants bénéficient d'une ample liberté contractuelle.
Le contrat d'assurance s'inscrit dans la durée, c'est un contrat à exécution successive. L'assureur n'accorde pas sa garantie de façon intemporelle, il faut qu'il y ait un lien d'ordre temporal entre la garantie et l'événement pour lequel celle-ci est appelée par une personne entendant en bénéficier. Il faut qu'il y ait un sinistre pour que la garantie puisse être appelée. Il faut que le sinistre soit survenu à un moment où la garantie apportée par le contrat d'assurance jouait.
Le sinistre est caractérisé par des éléments variés qui se réalisent dans le temps et qui ne sont pas forcément simultanés : un fait qui est à l'origine du dommage, l'apparition du dommage, la réclamation de la garantie.
Pour que la victime puisse obtenir satisfaction, il faut que l'un de ces événements, déterminé par le contrat, entre dans le champ d'application de la garantie. C'est cet événement qui déclenche la garantie.
C'est le contrat d'assurance qui précise quel est l'élément du sinistre qui est pris en considération, article L.176-2.
Voir l'article précité d'A.M. Branger et de C. Derache, RFDA 2012.369.
[L'assureur n'est tenu que, si à la suite d'un événement prévu au contrat, une réclamation est faite à l'assuré par le tiers lésé ou le cas échéant par l'État en application de l'article 14 de la loi du 3 juin 2008. C'est ce que décide l'article L.176-5 du code des assurances.]

La clause « base réclamation » correspond à la pratique générale, c'est le critère du sinistre. La réclamation émanant du tiers lésé doit avoir lieu entre la prise d'effet du contrat et sa perte d'effet. Elle doit intervenir avant la résiliation de la police.
« La garantie déclenchée par la réclamation couvre l'assuré contre les conséquences pécuniaires des sinistres,
Dès lors que le fait dommageable est antérieur à la date de résiliation (ou d'expiration) de la garantie et
Que la 1° réclamation est adressée à l'assuré ou à son assureur entre la prise d'effet initiale de la garantie et l'expiration d'un délai subséquent à sa date de résiliation ou d'expiration mentionné par le contrat,
Quelle que soit la date des autres éléments constitutifs des sinistres »,
Article L. 124-5 alinéa 4.
Avantage de la formule : la réclamation peut être émise bien après la réalisation du fait dommageable ou la révélation du dommage.

Les dames auteurs de l'article précité indiquent que le contrat pourrait adopter comme fait déclencheur de la garantie la clause base »fait dommageable ». La garantie, dans ce cas, est déclenchée par la survenance du fait dommageable entre la prise d'effet de la garantie et la date de résiliation ou d'expiration, art. L. 124-5.
Le fait dommageable est l'événement qui constitue la cause génératrice du dommage.
L'avantage de cette clause, c'est que la garantie joue du moment que le fait dommageable survient alors que le contrat est en cours, même si la réclamation est effectuée à une époque où le contrat a pris fin.
La faiblesse de la formule, c'est l'incertitude de la notion et l'obligation qu'il y a de déterminer le fait qui a généré le dommage. Le fait dommageable peut être également très antérieur dans le temps de la révélation du dommage.

La police peut éventuellement retenir la clause « base dommage ». Cette clause est désormais licite.

Certaines polices peuvent, à l'imitation de la pratique anglaise, retenir comme facteur de déclenchement de la garantie la clause « base occurrence ». L'occurrence est l'événement accidentel.
La garantie joue du moment que le contrat d'assurance est en cours lors de l'occurrence, même si la réclamation s'élève, le contrat expiré.

La loi impose à l'opérateur spatial une assurance obligatoire dommages causés aux tiers, art. 6 L. 3 juin 2008. On entend par garanties financières requises l'engagement écrit d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurance, d'une caution personnelle et solidaire, d'une garantie à première demande ou d'actifs liquidables, art. 16 du décret du 9 juin 2009.
Le ministre de l'espace et celui du budget peuvent dispenser l'opérateur pour une durée limitée de cette obligation de

présenter des garanties, s'il y a une impossibilité, compte tenu de l'état du marché de l'assurance, art. 17 du décret.
L'art. 18 prévoit que le ministre de l'espace peut dispenser l'opérateur de l'obligation prévue au I de l'art. 6 si l'opération consiste dans le maintien à poste d'un satellite sur l'orbite géostationnaire pendant une durée déterminée.

La police de responsabilité civile produits est souscrite pour combattre le risque d'un défaut dans un produit spatial, elle est souscrite par les fabricants de pièces au cas où leur responsabilité serait recherchée au titre de dommages causés par des défauts des produits livrés.
On sait qu'en principe du fait des clauses de non recours cette responsabilité ne peut pas être normalement engagée entre participants de la filière construction ou de la filière lancement.
Restent les tiers, mais en principe la responsabilité est centralisée à leur égard sur la tête de l'opérateur spatial.

Le contentieux. Arbitrage interne. Arbitrage international.
Voir Paris, 10 mai 2007, Gaz. Pal. 13-17 juillet 2007 p.44 (litige entre la caisse centrale de réassurance et Arianespace, recours en annulation introduite en octobre 2005 contre une sentence arbitrale rendue en juillet 2005 à Paris, le contrat de réassurance concernait une activité qui n'était pas exclusivement française

Titre II. Le travail aérien et spatial

L'aviation générale. Opérations par laquelle on utilise un engin aérien ou spatial pour un but autre que le transport

La loi du 3 juin 2008 porte sur les opérations spatiales, comme le lancement, elle ne concerne pas les applications spatiales, c'est à dire tout ce qui concerne l'usage qui est fait de l'objet spatial, comme l'aide à la navigation ou au positionnement ou les télécommunications.
Couston, RFDA 2008.330

Sous-Titre I. Le travail aérien

On appelle travail aérien l'exploitation d'aéronefs pour assurer des services spécialisés dans le domaine de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation, des patrouilles, de la recherche, du sauvetage, de la publicité aérienne.
L'arrêté du 9 février 2015 parle d'exploitation spécialisée pour désigner toute exploitation à des fins autres que le transport aérien commercial consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles et la publicité aérienne.

De telles exploitations ne relèvent pas du transport commercial classique, elles ne sont pas ordinairement placées sous le signe de la gratuité, l'entreprise qui pratique un lâchage d'engrais en Camargue sur une rizière se fait rémunérer, idem en ce qui concerne l'entreprise qui fait évoluer un petit avion accompagné d'un message publicitaire, ces entreprises sont toutefois soumises à une réglementation spécifique de source européenne et de source interne.
Il existe toute une réglementation complexe, européenne ou nationale, destinée à assurer la sécurité de ces opérations, avec des dispositions de principe et des tempéraments.

Le règlement n° 965/2012 modifié dans son article 2 donne une définition de l' « exploitation spécialisée » au sens de ce règlement : il s'agit de toute exploitation à des fins autres que le transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles et la publicité aérienne.

Les exploitants ne sont pas tenus d'obtenir une certification en tant que transporteurs aériens commerciaux, ce qu'ils ne sont pas [il peut y avoir cependant des passagers ou des marchandises à bord pour l'exécution de la mission, mais

le transport n'est pas commercial], mais ils sont soumis à une obligation de **DECLARATION d'aptitude** auprès de l'autorité compétente du pays de résidence ou du principal établissement, qui s'assure que cette déclaration contient toutes les informations requises par la partie ORO. L'autorité accuse réception. Il y a un formulaire type en annexe.

Les exploitants n'exploitent un aéronef à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux dispositions des annexes III et VIII. Art. 5 § 6 du règlement n° 965/2012.

Il y a des dispositions concernant les vols ayant lieu avant, pendant ou immédiatement après des exploitations spécialisées, et qui sont directement liés à ces exploitations : ces vols sont effectués selon le cas conformément aux paragraphes 3, 4 et 6.
Le nombre de personnes se trouvant à bord de l'aéronef est limité à 6, les membres de l'équipage non compris. Cette limitation ne joue pas pour les opérations de parachutage.
Art. 5 § 7.

La réglementation européenne connaît l' »exploitation spécialisée commerciale à haut risque » : l'exploitation est effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers risque d'être compromise en cas d'urgence ou bien elle fait courir un risque important (en particulier aux tiers au sol) en raison de sa nature particulière et l'environnement local, voir article 2 alinéa 1 chiffre 8 règlement n° 965/2012 (version R. n° 379/2014 du 7 avril 2014).
Cette exploitation semble être soumise à autorisation, voir l'annexe I modifiée version du règlement n°379/2014 du 7 avril 2014 modifiant le règlement n° 965/2012, section I bis, ARO.OPS.150. ORO.SPO.110

Le règlement n° 800/2013 du 14 août 2013 (modifiant le règlement n° 965/2013) contient des dispositions propres à l'exploitation d'avions, hélicoptères, ballons et planeurs à des fins non commerciales. Il n'y a pas de transport de personnes de fret ou de courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, il n'y a pas de CAT.
La législation nationale est maintenue pour les autres opérations aériennes, y compris l'exploitation d'aéronefs affectés à des tâches ou des services spécialisés, art. 1° § 4 du règlement modifié.
Un programme de surveillance existe pour les organismes qui déclarent leur activité à l'autorité : audits, inspections, inspections au sol, inspections inopinées.

Exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe, à des fins non commerciales : les exploitants déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à de tels aéronefs, ils exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VI.
Les exploitants fournissent à l'autorité les informations pertinentes avant de commencer l'exploitation des aéronefs. Ils maintiennent la conformité.

Exploitation d'avions et d'hélicoptères à motorisation non complexe. Exploitation de ballons et planeurs. Fins non commerciales. Les exploitants exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.

Il existe une dérogation de telle sorte qu'il y a maintien des conditions résultant de la loi nationale : exploitation d'avions à motorisation non complexe à des fins non commerciales dans un espace aérien désigné, sur des routes, ou pour une navigation fondée sur les performances. Article 6 § 7 du règlement modifié.

L'arrêté du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement n° 965/2012 modifié contient des dispositions concernant les opérations non commerciales, les exploitants utilisant des aéronefs à motorisation complexes et non complexes. Information du ministre par les exploitants d'avions ou d'hélicoptères à motorisation complexes. Application des annexes III, V et VI du règlement.

L'arrêté du 19 décembre 2013 dispense les ballons libres de document de navigabilité. Sont visés par cet arrêté publié au JO du 4 mars 2014 les ballons libres non habités, mis en œuvre à des fins de recherche, d'expérience ou à des fins scientifiques. Leur masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg, ou ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité.

Maintien de la législation nationale pour la limitation du temps de vol, art. 8 § 4 du règlement n° 965/2012

Si la déclaration ne contient pas les informations requises ou si elle révèle un défaut de conformité, l'autorité le signale. Elle peut ordonner une inspection et prendre des mesures autoritaires.

La réglementation prévoit la délivrance d'agréments spécifiques, en ce qui concerne les exploitations à des fins non commerciales.
On indique le type d'exploitations spécialisées : agriculture, construction, photographie, levés topographiques, observation de patrouille, publicité aérienne.
On indique par exemple comme agrément spécifique : marchandises dangereuses, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

Instruction aérienne

Vols de démonstration

Vols d'observation. Lutte contre les incendies. Détection de bancs de thon en Méditerranée

Photographie aérienne. La licence de photographe navigant. Télévision aérienne.

L'enregistrement d'images ou de données.
Le risque d'atteinte à l'intimité de la vie privée.
Ph. Lagrange, Le drone, l'éthique et le droit, Mélanges Paul Tavernier, L'homme dans la société internationale, Bruylant, p. 1333-1353
Licéité ou non de la reproduction de la photographie d'un immeuble privé.
Un arrêt de l'assemblée plénière du 7 mai 2004 est libéral : le propriétaire d'une chose ne dispose pas d'un droit exclusif sur l'image de celle-ci, il peut toutefois s'opposer à l'utilisation de cette image lorsqu'elle lui cause un trouble anormal (non établi en l'espèce, reproduction sur un dépliant édité par un promoteur de la façade d'un hôtel particulier de Rouen)
La reproduction de photographies de personnes physiques.
Il y aurait probablement atteinte à la vie privée, si l'appareil aérien permet la réalisation de photographies de personnes prises dans leur intimité. La réponse serait donnée cas par cas, nous indique le professeur Théo Hassler.
L'activité des drones sera probablement réglementée dans les années à venir. Un arrêté du 11 avril 2012 opère déjà une distinction entre les appareils utilisés pour le loisir et la compétition (aéro- modèles) et les engins utilisés pour des activités particulières dans un contexte professionnel.
Le contrôleur européen de la protection des données, dans son avis du 26 novembre 2014 , JOUE du 11 février 2015, concernant l'utilisation des aéronefs télé pilotés porteurs de caméras, microphones, capteurs, systèmes GPS, craint que ces engins permettent une violation des droits à la vie privée et familiale interdite par l'article 8 de convention européenne et l'article 7 de la charte des droits fondamentaux. Le code pénal français autorise la répression en ce domaine.

Licence de photographe navigant.

Le contentieux entre l'entreprise qui fournit le vol et l'entreprise de photographie
2° Civ. 11 septembre 2014, n° 13-21459 : un hélicoptère qui est donné en location à la Société d'exploitation d'hélicoptères, un contrat est conclu entre cette dernière et la société JBA qui exerce une activité de photographie, ce contrat porte sur la réalisation d'un vol avec pilote de cet hélicoptère pour effectuer des photographies aériennes au-dessus de Firminy, porte arrière ouverte. L'hélicoptère a décollé le 24 octobre 2006 de l'hélistation pour se rendre au- dessus de Firminy, la durée totale du vol a été de 20 minutes, la séance de prise de vue a duré 15 minutes. Le pilote a en cours de vol ouvert la porte. Pilote et photographe se sont aperçus peu avant l'atterrissage que la porte latérale avait disparu ! Le propriétaire de l'hélicoptère et l'entreprise fournissant le vol ont agi en responsabilité contre l'entreprise de photographie. La cour de Lyon les a déboutés, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi. La cour d'appel avait décidé à raison que la responsabilité de l'entreprise de photographie, la cliente, ne pouvait être recherchée que sur le fondement de l'article 1147 du code civil et que compte tenu des éléments de preuve produits elle n'avait commis aucune faute. La Cour de cassation ne qualifie pas l'opération, contrat d'affrètement ou déplacement aérien contractuel, elle considère que le dommage ayant été réalisé durant l'exécution du contrat il fallait se placer sur le terrain contractuel et que l'usager n'est tenu qu'à raison de sa faute non établie en l'espèce.

Parachutage. Licence de parachutiste professionnel

Publicité aérienne

Diffusion et épandage de produits dans l'agriculture
Art. L. 521-8 du code rural
Il y a un principe d'interdiction et des cas de dérogations préfectorales
Le juge des référés du Conseil d'État a suspendu l'exécution de l'arrêté du 23 décembre 2013 concernant les conditions d'épandage de produits phytosanitaires par voie aérienne. À la demande d'associations de protection de l'environnement de la Guadeloupe.
Le C.E. reste saisi de la requête tendant à l'annulation de cet arrêté

Aviation privée.
Aviation d'affaires utilisée pour le déplacement des dirigeants des grandes sociétés ainsi que par leurs équipes commerciales et techniques : l'un des avantages est de gagner du temps et de pouvoir atterrir dans un aérodrome petit ou grand proche du lieu de réunion.

[L'armée de l'air]

(L'observation des océans pour lutter contre la pollution des mers)
(Utiliser un hélicoptère pour faciliter l'évasion d'un prisonnier !)

La fiscalité sur les carburants
Les exploitants commerciaux bénéficient d'un régime de faveur
Il y a lieu de continuer d'exonérer les produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne, considérant 23 directive 2003/96 du 27 octobre 2003, les États exonèrent de la taxation les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée, art. 14 § 1 b).
Les États peuvent appliquer des exonérations totales ou partielles aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs, art. 15 § 1.

CJUE, 1° décembre 2011, C-79/10, Systeme Helmholtz, Revue de droit des transports janvier 2012 chron.1 par Loïc Grard, exonération des produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne, directive 2003/96, l'exonération de la taxe ne peut pas bénéficier à une entreprise qui utilise un avion pour le déplacement de son personnel, cette entreprise n'opère pas une prestation de transports aériens à titre onéreux. De même les carburants utilisés pour faire des vols aller- et- retour vers un chantier de maintenance aéronautique ne relèvent pas de l'art. 15 de la directive.

CJUE, 21 décembre 2011, C-250/10, Haltergemeinschaft LBL : l'art. 14 de la directive exonère de la taxation les produits énergétiques utilisés comme carburant - pour la navigation aérienne - autre que l'aviation de tourisme privée ; on entend par aviation de tourisme privée l'utilisation d'un aéronef à des fins autres que commerciales, autres que le transport de personnes ou de marchandises à titre onéreux.
En l'espèce Haltergemeinschaft dispose de trois entreprises comme associés, son objet est d'acquérir et exploiter un aéronef, elle ne dispose pas de la licence d'exploitation obligatoire en Allemagne pour les entreprises de transport aérien. Cette société frète l'avion dont elle a la propriété - avec le carburant - à ses associés - et à d'autres entreprises. Elle facture aux clients le temps de vol, le carburant compris. La société a acquis en 2007 55 981 litres de carburéacteur / kérosène, elle a demandé le remboursement de la taxe sur l'énergie pour les vols commerciaux de ses clients. La demande est rejetée par l'autorité douanière de Düsseldorf. Recours. Renvoi préjudiciel. L'octroi de l'exonération dépend de la façon dont l'aéronef est utilisé par l'affréteur. L'exonération ne s'applique que lorsque l'avion sert directement à une prestation de services aériens à titre onéreux. La CJ constate que l'avion est utilisé par les associés ou d'autres entreprises pour leurs propres activités commerciales. Il n'y a pas prestation par ces utilisateurs d'un service aérien à titre onéreux. La société ne bénéficie pas de l'exonération.

Sous-Titre II. Les activités menées dans l'espace

Dans les premiers temps, les premiers hommes lancés dans l'espace étaient des militaires, leur envoi dans l'espace devait magnifier les régimes politiques à l'origine de leur odyssée, l'objectif était largement politico-militaire, qu'il s'agisse de l'union soviétique ou des États-Unis. Même si cet élément subsiste toujours, il n'est plus exclusif. Les hommes lancent dans l'espace des engins d'observation de la terre et des astres. On utilise les objets spatiaux à des finalités de recherche scientifique. Des satellites de télécommunications gravitent autour de la terre. On utilise à terre les procédés de géolocalisation. Certains pensent qu'il convient maintenant de passer au stade de l'exploitation des ressources matérielles ou immatérielles que l'espace ou les corps célestes peuvent procurer. Cet objectif est encore prématuré.

Section I. Les activités de la défense nationale : la militarisation de l'espace

S. COURTEIX, La militarisation de l'espace, La documentation française, Paris, 1985
Isabelle Sourbès-Verger, Conquête spatiale et relations internationales, Annuaire français de relations internationales, 2008, p. 889
François Raffenne, La défense antimissiles et la nouvelle posture stratégique des États-Unis, AFRI 2010

La militarisation et l' "ARSENALISATION" de l'espace.
Le traité du 27 janvier 1967 fixe des principes généraux dans son article IV.
Il faut distinguer le sort des corps célestes de celui de l'orbite circum terrestre et de l'espace.
Les corps célestes : démilitarisation, utilisation à des fins exclusivement pacifiques. Il est interdit d'aménager des bases sur la lune et sur les autres corps célestes. Il est interdit d'y installer des armes nucléaires ou des armes de destruction massive. Les États peuvent toutefois utiliser sur les corps célestes du personnel militaire à des finalités de recherche scientifique ou de tout autre fin pacifique.
L'interdiction de la mise en orbite ou de placer dans l'espace des armes nucléaires et toute arme de destruction massive. On en déduit a contrario les armes qui ne sont pas de destruction massive ne sont pas interdites.
Utilisation pacifique ne signifie pas forcément utilisation non militaire mais, selon certains interprètes, plutôt interdiction d'une utilisation agressive dans la zone autour de la terre. Ce serait l'interprétation des américains et des russes.
Voir Mireille Couston, Le droit spatial, p. 96, p. 98.
Le texte interdit la mise en orbite d'objet porteur d'arme nucléaire ou d'armes de destruction massive. Certains estiment alors qu'il est possible de lancer dans l'espace de telles armes, comme des missiles, du moment qu'on ne leur fait accomplir un cercle complet autour de la terre.

Certains émettent l'idée suivant laquelle maintes dispositions des traités cesseraient en temps de guerre, elles ne vaudraient qu'en période de paix. Voir Couston, p. 99

Le traité de Moscou de 1963 interdit toute explosion nucléaire dans l'espace extra atmosphérique.
Américains et soviétiques avaient conclu le traité ABM sur la limitation des systèmes anti-missiles balistiques, ils s'engageaient à ne pas déployer de systèmes à vocation ABM dans l'espace.
Après les attentats du 11 septembre 2001, le président Bush a annoncé pour 2002 le retrait unilatéral des États-Unis du traité ABM.

Il existe en théorie plusieurs systèmes tendant à la destruction ou à la neutralisation de satellites « ennemis ». Un État privé de ses relais satellitaires se trouverait dans une situation très amoindrie. On parle de la course aux armements anti satellites. La guerre spatiale risquerait de mener au chaos. On songe à l'abondance des débris spatiaux.
Les auteurs répertorient plusieurs modèles d'armes. L'éventuelle possibilité d'utilisation de ces armes atteste de la vulnérabilité des ensembles spatiaux.
Les satellites kamikazes : le satellite entre en collision avec un autre satellite, ils sont tous désintégrés
Les armes à énergie dirigée : les lasers : concentrer une énergie en faisceau de rayons ionisants ou de particules en l'encontre d'une cible évoluant à grande vitesse.

Les lasers chimiques. Le laser spatial à haute puissance : la chaleur du faisceau peut entraîner la liquéfaction de la cible. Une ionisation par rayons X peut endommager les circuits électroniques d'un satellite choisi pour cible.
Les armes à faisceaux de particules (électrons, protons, particules neutres) sont utilisables par tous les temps
Les armes à hyperfréquences : des sortes de radars émettant une puissante impulsion électromagnétique, il s'agit de perturber, voire détruire les circuits électroniques de la cible.

Les satellites évoluant en orbite basse (de 150 à 2000 km) sont plus fragiles et vulnérables que ceux très éloignés de la stratosphère (100 000 km).

Les conférences internationales sur le désarmement. La conférence du désarmement des nations unies, créée en 1979

Les satellites d'observation militaire. France, satellites Hélios, Israël, Chine, États-Unis, Russie. Images de haute résolution concernant des petites superficies. Satellites optiques et satellites radar pouvant capter des images par temps couvert ainsi que la nuit.
Les satellites assurent plusieurs services, service de veille, service de détection et d'alarme en cas d'action ennemie.

Voir le financement octroyé par l'État français au CNES dans le cadre d'une convention du 12 mars 2014 en vue de la maîtrise des technologies spatiales, une relation entre la DGA direction générale de l'armement et le CNES. Il s'agit de développer deux satellites d'observation optiques militaires à haute résolution. Il s'agit également de développer au sol les moyens d'exploiter les satellites et d'en tirer des utilités comme les traitements informatiques des données image.

L'Union européenne s'est dotée dans le cadre de la politique étrangère commune d'un Centre satellitaire, dont le siège a été fixé à TORREJON de ARDOZ, à l'Est de Madrid. Ce centre intervient en particulier en situation de crise, il fournit des services, il exploite l'imagerie aérienne et spatiale. Il reçoit des instructions de la part de la Haute Représentante. Le comité politique et de sécurité COPS exerce une surveillance politique. Les États membre assurent le fonctionnement de ce centre par leurs contributions.

Les États-Unis et leurs alliés anglo-saxons gèrent un réseau d'écoute dit Échelon dirigé par la National Security Agency NSA qui intercepte des milliards de communications téléphoniques ou télématiques, c'est un système d'intelligence artificielle qui les trie et qui les exploite. Espionnage à finalités militaires et économiques.

La politique des États-Unis
La situation des grandes puissances détentrices de l'arme nucléaire. La dissuasion nucléaire.
Les États-Unis revendiquent l'éventuel recours à l'usage de la force dans l'espace pour défendre leurs intérêts fondamentaux et ceux de leurs alliés.
L'initiative de l'initiative de défense stratégique IDS du président Ronald Reagan de 1983, mise dans les années 80 sous le boisseau. Les années 1983. Le plan de bouclier antimissile. Protéger le territoire américain contre la menace nucléaire balistique. Établir autour des États-Unis un dispositif anti missile (fort coûteux) interdisant à l'ennemi supposé (la Russie ou la Chine) de bombarder le territoire américain, alors que les États-Unis continueraient à pouvoir agir à l'encontre d'un autre État détenteur de l'arme atomique mais dépourvu d'un système analogue à celui des États-Unis, État se trouvant alors sans défense à l'encontre d'une attaque américaine.
Les États-Unis ont infléchi leur politique avec l'arrivée de M. Obama à la présidence, en renonçant en 2009 à poursuivre l'installation en Europe du » bouclier antimissiles balistiques ». La menace proviendrait davantage de missiles à courte ou moyenne portée. Danger russe, iranien, nord- coréen.
Les États-Unis accordent d'énormes ressources à la Missile Defense Agency MDA : les États-Unis ont commencé à confectionner le maillage de la Missile Defense, provoquant l'hostilité de la Russie et de la Chine.
En 1985, un missile MHV est tiré avec succès sur un vieux satellite américain, 300 débris dispersés dans l'espace.
En 1999 une fusée américaine munie d'une charge du programme THAAD a détruit un missile cible hors de l'atmosphère terrestre.
Les États-Unis ont détruit le 14 février 2008 grâce à un missile tiré depuis un croiseur Aegis navigant dans l'Océan Pacifique un satellite d'observation militaire situé à 247 km qui avait décroché de son orbite et qui risquait de s'écraser sur terre, les réservoirs contenaient 450 kg d'hydrazine qui est une substance toxique. Certains ont accusé les États-Unis d'avoir fait un test grandeur nature.
Les États-Unis développent les missiles intercepteurs : le ground based interceptor fabriqué par Boeing et déployé en Alaska, en Californie, aux îles Marshall, ainsi que les SM-3 de Raytheon.

Armel Kerrest, Actualités du droit de l'espace : La responsabilité des États du fait de la destruction de satellites dans l'espace, Annuaire français de droit international, 2009, volume 55, p. 615-626

La politique de la Chine
Active en matière de spatial militaire.
La Chine a détruit le 11 janvier 2007 un ancien satellite d'observation météo se trouvant à 950 km de la terre grâce à un missile balistique tiré depuis le sol. 3000 débris éparpillés.
Test le 9 janvier 2014 d'un planeur hypersonique. Lancement par une fusée. Vol libre sur plusieurs milliers de kilomètres à mach 10. Substitut aux missiles balistiques intercontinentaux. Profil de vol rasant à 30 ou 40 km d'altitude.
La Chine développe l'avion spatial automatique SHENLONG, qui aurait effectué des vols suborbitaux en 2010 et 2011.

L'agence européenne de défense
L'Europe affiche ses intentions pacifiques et met en œuvre une stratégie contre la prolifération des armes de destructions massives, ADM. Voir le rapport semestriel, JOUE du 7 août 2012, C 237/1. L'UE se recommande du code de conduite de La Haye, adopté le 26 novembre 2002. Ce texte est relatif à la notification préalable des tirs de missile. Il s'agit d'un document politique qui n'est pas juridiquement contraignant. L'UE fait des propositions en vue de sa révision.

Couston, L'espace, la paix et la guerre, Mélanges Guilhaudis p. 119.154
Istovant Nkoghe, Les acteurs internationaux et la protection de l'espace extra atmosphérique. Les trajectoires du désarmement de l'espace, RFDA 2009.355
Hubert Fabre, L'usage de la force dans l'espace : réglementation et prévention d'une guerre en orbite, thèse, Paris XI, Bruylant, 2012

Section II. Les activités de recherche scientifique

Sous-Section I. La recherche pure

Ces activités peuvent être menées sur terre ou dans l'espace.

La recherche pure
La recherche astrophysique
La coopération en matière d'astrophysique : un accord, un protocole, un addendum au protocole de Santa Cruz de la Palma et de Madrid publiés par décret du 23 février 1993
Le télescope Hubble lancé en 1990, à 600 km de la terre, observation des supernova. Il devrait être remplacé dans 5 ans par un télescope spatial à infra-rouge James Webb Space Telescope, JWST, destiné à être lancé dans l'espace depuis Kourou en octobre 2018. Cet appareil récoltant le rayonnement infra-rouge émis par les objets froids ou lointains devrait permettre, à 1,5 million de km de la Terre, l'examen d'objets que Hubble ne pouvait observer. Un coût de 10 milliards de dollars.

L'origine de la Terre
Formation de la terre il y a 4,5 milliards d'années

La lune, satellite de la terre
Les roches lunaires ont une composition isotopique voisine de la couche extérieure de la terre.
La théorie du grand impact. La lune aurait été formée il y a 95 millions d'années à la suite d'un choc entre la Terre et une planète primitive, THEIA ,qui l'aurait heurtée en surface. Une partie du manteau de la terre aurait été arrachée. Les débris accumulés auraient ensuite formé la lune.

Explorations menées en 2014 par la Chine. Alunissage d'une sonde et d'un petit robot mobile. Capsule ayant effectué un vol circumlunaire en octobre 2014.

Sabine Akbar, Nouvelle course à la lune et aux corps célestes : les défis juridiques de l'exploration et de l'exploitation planétaire, RFDA 2009.28

Les planètes du soleil

Les planètes rocheuses proches du soleil. Planètes telluriques.

Mercure, la plus proche du soleil. Absence de satellite.

Vénus. Dépourvue de satellite.

La Terre

Mars
Atterrissage, après un voyage de 150 000 km, le 6 août 2012 du robot Curiosity sur Mars, examen par spectroscopie des roches martiennes, envoi de photos. On aurait relevé des traces de méthane.
Il y a un projet d'envoyer des hommes sur Mars vers 2025.

Les grosses planètes gazeuses

Jupiter, planète géante gazeuse, formée d'hydrogène et d'hélium. Nombreux satellites, 67 connus.

Saturne et ses anneaux et ses 31 lunes, observé par une sonde Cassini-Huygens : une planète gazeuse

Uranus

Neptune

Pluton, planète découverte en 1930, classée comme planète naine par l'union astronomique internationale en 2014, évolue à environ 6 milliards de km de la terre. Devrait être approchée en juillet 2015 par la sonde New Horizons. Dotée d'un satellite Charon et de quatre autres.

La ceinture de Kuiper, à plus de 4,5 milliards de km du soleil, où gravitent des blocs de roche et de glace. Eris découverte en 2003 à 10 milliards de km du soleil. Makemake. Haumea.

Les astéroïdes
La ceinture des astéroïdes est placée entre Mars et Jupiter. Cérès admise comme planète naine.

Pierre-Jérôme Delage, La condition juridique des météorites, RFDA 2014.265.
L'immense majorité des météorites tombant sur terre ont une origine astéroïdale, certaines très rares proviennent de la Lune ou de Mars.

Les comètes sont des petits corps, qui possèdent en approchant le soleil une chevelure de gaz et de poussière et deux queues de poussière et de plasma. Les comètes résultent de l'agglomération de grains primitifs ou bien proviennent de la collision de corps de petite taille. Les comètes forment autour du soleil des orbites elliptiques allongées, tantôt elles sont proches du soleil tantôt elles en sont fort éloignées. C'est lorsqu'elles s'approchent du soleil que le noyau de glace et de poussière s'échauffe et forme autour d'elles une chevelure (coma) illuminée.
Des milliards de ces petits corps formés de roches et de glaces se situeraient dans le nuage d'Oort, à plus de 4000 milliards de km. L'un ou l'autre de ces corps est périodiquement attiré près du soleil.
La comète de Halley, qui apparaît sur la tapisserie de la reine Mathilde.
La comète Tchouri a été observée par la sonde Rosetta de l'ESA lancée en 2004 et qui a parcouru 6 milliards de km. On a fait atterrir en novembre 2014 le module Philae de 98 kg, à 508 millions de la terre, sur la comète pour

l'analyser et la sonder. Remarquable exploit technique et scientifique, en dépit de quelques problèmes.
Le milieu scientifique s'interroge sur la présence de molécules organiques dans la masse du noyau de la comète, qui auraient contribué éventuellement sur Terre au développement de la chimie du vivant.

Le soleil
Notre étoile.
Le système solaire se serait formé il y a 4,56 milliards d'années à raison d'un processus de contraction gravitationnelle d'une nébuleuse.

Notre galaxie : la voie lactée

Notre galaxie est une pièce d'un ensemble plus vaste.
Les galaxies forment des amas : notre galaxie est l'un des composants de l'amas de la Vierge.
Les amas forment des superamas.
La voie lactée (et sa voisine, la galaxie d'Andromède) relèvent d'un super amas de galaxies, plus de 100 000. Qu'on appelle, avec l'accord de l'union astronomique internationale, Laniakea, horizons célestes immenses en hawaïen. Du fait de l'expansion de l'univers, les galaxies s'éloignent les unes des autres. Notre galaxie se meut dans la région des constellations de Centaure et de l'Equerre.
Les galaxies lointaines : il y aurait 100 milliards de galaxies, chacune pouvant être composée de 100 milliards d'étoiles, ces étoiles ont des exo planètes. Une étoile et ses planètes se forment pratiquement en même temps.

Des savants font des recherches sur les planètes extérieures au système solaire et n'excluent pas sur certaines dotées d'atmosphère la présence de la vie.
La presse fait état des travaux d'une astrophysicienne de Liège Valérie van Grootel qui travaille en liaison avec les missions Cheops (prévue pour 2017) et Plato (constituée de 34 petits télescopes et prévue pour 2024) de l'agence spatiale européenne. Elle a travaillé sur une planète de grande dimension, ayant une taille entre celle de la Terre et celle de Neptune, qui tourne en orbite autour d'une étoile très brillante.
L'eau liquide est le milieu idéal pour que la vie puisse se développer. Il faut de la vapeur d'eau, de l'oxygène moléculaire et du gaz carbonique. Ce qui vaudrait pour un exo planète à bonne distance de son étoile.
Les humains sont-ils ou non les seuls à exister dans l'univers ?

La recherche et les travaux d'investigation.
La liberté des États est partiellement bridée puisque le respect du droit international s'impose à eux, les États ne peuvent pas faire n'importe quoi.

La liberté de l'exploration de l'espace. C'est parce que l'espace ne peut être approprié que l'exploration de l'espace est libre.

Utilisation non militaire de la lune.
Les états peuvent installer des stations habitées ou non sur la lune.
Droit de collecter des échantillons. Les échantillons prélevés sur la lune demeurent à la disposition des états qui les ont fait recueillir, ils peuvent les utiliser à des fins pacifiques.
Droit d'utiliser les minéraux lunaires pour le soutien des missions scientifiques en quantité raisonnable

Certains sont à envisager la colonisation de l'espace par l'homme : installer des êtres humains sur les corps célestes, à raison de la sur population de la terre et de l'épuisement des ressources naturelles. Ou pour faire face à l'éventuelle destruction de la vie sur la terre en cas de collision entre la terre et un astéroïde.

Sous-Section II. L'observation de la Terre

La planète Terre

La géodésie est la science qui a pour objet la mesure de la forme et des dimensions de la terre. Les satellites ont donné des informations sur la forme complexe de la terre et le camp de gravité de celle-ci, sur les déformations de la croûte terrestre en relation avec la tectonique des plaques. On peut relever les variations du niveau moyen des mers. On observe les fluctuations de la rotation de la terre, les variations des calottes glaciaires.

Télédétection : observer l'évolution de l'environnement, mouvements du sol, zones côtières et sismiques, information sur la qualité de l'air, surveillance des océans. Observation de la croûte terrestre depuis l'espace. On a pu faire la cartographie des failles actives continentales
Jean Chappez, Les technologies spatiales au service de la lutte contre les catastrophes, Mél. Courteix, p.87. Séismes, cyclones, raz de marée, inondations, sécheresse, explosions, émissions toxiques, accidents nucléaires … on note sur la carte la diffusion des épidémies, l'installation des camps de réfugiés, l'état des bâtiments après une catastrophe, le développement des cultures et l'avancée de la moisson
Les États ont posé le principe de la liberté d'observation depuis l'espace, sans que soit nécessaire l'autorisation de l'État observé. Les principes sur la télédétection adoptés par l'Assemblée générale des nations unies le 3 décembre 1986 dans la résolution 41/65. Les États observateurs ont conclu des accords avec les états observés. Les États dont le territoire est observé ont obtenu certaines prérogatives : ils ont accès aux données concernant leur territoire sans discrimination.

L'imagerie spatiale. Qui relève de l'économie de la connaissance. Transmission au sol des images captées par le satellite d'observation. Les données primaires. Les données traitées. Les informations analysées.
L'État français par l'intermédiaire du CNES est propriétaire des données des satellites Spot.
Spot image assure la diffusion
Le BRGM est autorisé à céder 325 actions émises par la société Spot image correspondant à 0,084 % du capital, arrêté du 2 avril 2015, JORF du 18 avril 2015 p. 6912.
La cartographie spatiale : l'information géographique

L'obtention de données d'origine spatiale, loi du 3 juin 2008, donne lieu à déclaration obligatoire, article 23. Auprès du secrétariat général de la défense nationale.
Il s'agit de mesures principalement fixées pour assurer la défense des intérêts français et interdire la communication de données sensibles.
Le décret du 9 juin 2009, modifié par un décret du 19 juillet 2013, indique quelles sont les activités de données exercées par les exploitants primaires de données d'origine spatiale qui sont soumises à déclaration préalable :
Les données issues de capteurs optiques panchromatiques, résolution à bord égale ou inférieure à 2 mètres
Les données issues de capteurs optiques multi spectraux, résolution à bord égale ou inférieure à 8 mètres, ou le nombre de bandes spectrales est égal ou supérieur à 10
Les données issues de capteurs optiques stéréoscopiques, résolution égale ou inférieure à 10 mètres, ou la précision altimétrique est égale ou inférieure à 10 mètre en valeur relative, 15 mètres en valeur absolue
Les données issues de capteurs infra-rouges, résolution inférieure ou égale à 5 mètres
Les données issues de capteurs radar, résolution inférieure à 3 mètres
Les données dont la précision de localisation intrinsèque est inférieure à 10 mètres

Une commission interministérielle des données d'origine spatiale conseille l'autorité administrative quant à la surveillance de l'activité des exploitants primaires de données d'origine spatiale. L'autorité est habilitée à prendre des mesures de restriction, comme suspendre la délivrance des données concernant certaines zones géographiques ou limiter la qualité des données délivrées

Mireille Couston, Droit spatial, p. 186

Un décret n° 2004-1167 du 26 octobre 2004 a publié un accord conclu le 29 janvier 2001 à Turin entre la France et l'Italie prévoyant entre ces deux états une coopération sur l'observation de la Terre
Un décret n° 2005-462 du 6 mai 2005 a publié un accord- cadre entre la France et le Brésil, cet accord concerne la

coopération dans le domaine de l'étude et de l'utilisation de l'espace extra atmosphérique à des fins pacifiques

Vente d'images satellitaires reconditionnées sur support matériel, exigibilité de la TVA
Les droits de propriété intellectuelle
Plusieurs États, dont la France, se sont orientés vers une exploitation commerciale des activités d'observation de la terre. On a utilisé l'institution du droit d'auteur pour assurer la protection des données. Le marché de la vente des données apporte des recettes, mais celles-ci sont insuffisantes pour financer les systèmes d'investigation. Le plus gros client de Spot image est le département américain de la défense, les autres utilités concernent la cartographie, l'agriculture et l'environnement.
Le risque d'atteinte à la propriété privée et à l'intimité de la vie privée.
A. Moreno, La commercialisation des images spatiales, CREDIMI, LITEC, 1999
Annie Martin, Données d'observation de la terre et droits de propriété, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI° siècle, p. 247
Il est douteux que la photographie aérienne soit une œuvre originale de l'esprit comme un dessin ou une sculpture, elle est le produit d'une activité industrielle maîtrisée par un petit nombre d'états. L'État doit respecter le droit d'accès à l'information environnementale.

Il y a un projet de directive européenne concernant la diffusion de données satellitaires d'observation de la Terre à des fins commerciales.
On peut consulter sur ce point l'avis du comité économique et social européen, JOUE du 15 janvier 2015, C 12/60.

La photographie comme instrument de preuve de la localisation d'un navire, de l'absence de mise en culture de parcelles agricoles par un agriculteur demandeur de prime, CAA Bordeaux 18 mars 2008, cité par L. Ravillon à la RFDA 2008.338
Le respect de la vie privée : des propriétaires d'immeubles se plaignent auprès de Google de la photographie de leur maison. Ce sont les dessous secrets de la télédétection.
RFDA 2009.264

Il est possible qu'on veuille produire en justice des données satellitaires. On pense que la longue chaîne d'interprétations qui sont faites des données, depuis leur collecte par le satellite d'observation (données brutes) jusqu'au moment où elles sont traitées, mises éventuellement sur le marché et soumises au final aux tribunaux doit être strictement contrôlée. Les données brutes devraient être conservées en tant qu'archives scellées pour que l'adversaire puisse confronter l'information issue des données brutes avec les données produites en justice comme éléments de preuve.

L'étude du climat. L'observation météorologique. Observer les pressions, les courants, les températures à l'échelle planétaire, prévoir les changements de temps et les phénomènes climatiques. Annonce et alerte de l'arrivée des ouragans et des cyclones. Communication d'informations entre états. Existe le SMOC système mondial d'observation du climat créé en 1992.

Le réseau mondial des systèmes d'observation de la Terre GEOSS Global Earth Observation System of Systems est développé au sein du GEO Group on Earth Observation : il s'agit de collecter des données sur l'environnement terrestre. Cartographie. Météorologie.

Le programme européen d'observation de la Terre GME Global Monitoring for Environment and Security. La surveillance mondiale pour l'environnement et la sécurité GMES a été une initiative de surveillance de la terre pilotée par l'Union. Lancement du satellite I-A en avril 2014, 700 km d'altitude. Le lancement des satellites Sentinelles A et B. Mise en œuvre technique de la composante spatiale du GMES confiée à l'agence spatiale européenne
Le règlement n° 911/2010 du 22 septembre 2010 concernait le programme européen de surveillance de la Terre GMES
Le règlement délégué n° 1159/2013 du 12 juillet 2013 complète le règlement précédent, il prévoit des conditions d'enregistrement pour accéder aux données GMES
Le principe est que les utilisateurs disposent d'un accès total et gratuit aux informations des services GMES, ceux-ci peuvent consulter les données et effectuer des travaux de recherche.

Dans certains cas, les utilisateurs doivent se faire enregistrer : pour accéder aux services de téléchargement
Pour des raisons de sécurité, il y a possibilité de restreindre la diffusion des données sensibles.

La terminologie a changé, on ne parle plus désormais du GMES mais du programme COPERNICUS, fondé par le règlement n° 377/2014 du 3 avril 2014.
Lamy et Saint Martin, Faire politique d'un système d'observation de la Terre : l'élaboration du programme européen Copernicus/GMES, L'année sociologique 2013, vol. 63, n° 2, p. 429

Ce programme est relatif à l'observation et à la surveillance de la Terre.
Il s'agit d'un programme civil, placé sous contrôle civil.
Composante services de Copernicus : surveillance de l'atmosphère, du milieu marin, des terres, changement climatique, gestion des urgences, sécurité civile
Composante spatiale de Copernicus
Composante in situ de Copernicus
On prévoit une importante dotation financière.
La Commission a la responsabilité globale du programme, il est prévu qu'elle délègue certaines tâches à l'ESA

Johanna Chauvin, L'envolée de l'Europe spatiale freinée par le droit de la responsabilité ? L'exemple du GMES, RFDA 2009.129
Risque de brouillage. Risque de diffusion de données confidentielles.

Sous-Section III. La recherche susceptible d'application industrielle et l'exploitation des ressources de la lune et des autres corps célestes

Les expériences de microgravité
La station spatiale internationale

Art. L. 611-1 du code de la propriété intellectuelle

Les rédacteurs de l'accord sur la lune de 1979 renvoient à un document ultérieur la mission d'élaborer, quand la technique le permettra, le régime international d'exploitation des ressources naturelles de la lune

Section III. Les télécommunications spatiales et la télévision par satellite

Nous évoquons pour mémoire cette thématique, même si en fait elle se rattache plus à l'étude du droit des télécommunications qu'à celle du droit spatial.

L. Ravillon, Les télécommunications par satellite, Aspects juridiques, CREDIMI, LITEC, 1997
Eric Loquin, Le partage des risques dans les contrats de location de transpondeurs, in colloque 3 octobre 2007, CREDIMI, Droit de l'espace, Gestion et partage des risques dans les projets spatiaux, p. 11

La presse, en janvier 2015, fait état de projets ambitieux menés par Elon Musk, le patron de SpaceX, pour lancer des milliers de petits satellites pour faciliter la mise en place d'un internet spatial, on évoque une coopération avec Google.

La déclaration de l'Assemblée générale du 10 décembre 1982 : principes régissant l'utilisation par les états de satellites artificiels de la terre aux fins de télévision directe internationale

On peut utiliser la technique spatiale pour pratiquer la télémédecine. Le projet Satmed développé par SES. On pratique la consultation électronique. Vidéo-conférence avec les meilleurs hôpitaux du monde.

Le satellite de télécommunications comprend deux catégories d'éléments.
Tout d'abord, il y a une plate- forme, bus en anglais, composée de la structure du satellite, avec les instruments de contrôle d'altitude et d'orbite, le système d'alimentation électrique et les instruments de télé mesure et de télécommande.
Le satellite est par ailleurs doté d'une charge utile, antennes, instruments optiques, répéteurs, amplificateurs, relayant les signaux radioélectriques en provenance d'une station terrestre ; les signaux sont transférés sur une autre fréquence, ils sont amplifiés, les signaux transformés sont retransmis en direction d'une autre station terrestre.
Présence de stations au sol (stations de télécommande et de télémesure) par lesquelles l'information transite et qui contrôlent le comportement du satellite et déterminent sa position

Le propriétaire - exploitant du satellite - opérateur - met, moyennant un prix, les possibilités techniques du satellite à la disposition d'un ou plusieurs utilisateurs (entreprises de téléphonie, chaînes de télévision …). L'utilisateur obtient par un contrat conclu à titre onéreux d'accéder à la capacité disponible sur le satellite.

(Il peut arriver dans certaines hypothèses particulières que le constructeur de satellite se fasse en même temps opérateur et exploitant de satellites ; il y aurait eu des déboires, certains constructeurs ont renoncé à la formule)

Voir à titre d'exemple les faits relatés par l'arrêt de la Cour de Justice du 13 octobre 2011, C-431/09 et 432/09, RTD Com. 2012.750 obs. Frédéric Pollaud-Dulian
Il existe une société belge Airfield qui exerce une activité de fournisseur de télévision et qui propose au public un bouquet de chaînes transmises par satellite qui peuvent être regardées par ses abonnés au moyen d'un décodeur satellitaire.
Il y a un accord entre les organismes de radiodiffusion qui exploitent des chaînes (qui fabriquent et émettent les programmes) et Airfield pour que leurs chaînes entrent dans le bouquet satellitaire.
(Les programmes peuvent être émis par les organismes de radiodiffusion en dehors du bouquet satellitaire pour atteindre directement les téléspectateurs, par ex. par la diffusion terrestre)

La société Astra exploite un système de satellite, elle loue des capacités à Canal Digitaal, Canal Digitaal sous loue à son tour à Airfield (TV Vlaanderen) les capacités louées sur le satellite Astra pour la diffusion de programmes en Belgique et au Luxembourg.

Transmission indirecte de programmes
Deux modalités de transmission des programmes.

Première modalité : les organismes de radiodiffusion envoient les signaux qui portent les programmes par voie terrestre vers les appareils de Canal Digitaal installés à Vilvorde, Canal Digitaal comprime les signaux et les crypte pour les envoyer au moyen d'une bande large à sa station située aux Pays Bas, les signaux font l'objet d'un codage, la station assure une liaison montante vers le satellite Astra. L'abonné reçoit une clef et une carte de décodage pour décoder ces signaux.

Seconde modalité : les organismes de radiodiffusion transmettent par satellite les signaux portant leurs programmes, Canal Digitaal reçoit ces signaux satellitaires qui sont codés, il les décode éventuellement, les recrypte et les diffuse vers le satellite Astra. Les abonnés d'Airfield décodent ces signaux au moyen d'une carte de décodage fournie par Canal Digital à Airfield.
Quant aux organismes de radiodiffusion, ils ont conclu des contrats de carriage avec Airfield, celle- ci loue à ces organismes des capacités de transpondeur satellite pour la diffusion des programmes télévisés aux téléspectateurs.
Transmission directe des programmes télévisés.
Les organismes de radiodiffusion cryptent eux-mêmes les signaux et les envoient directement vers le satellite. Ils reçoivent à cet effet la fourniture des clefs d'accès de la part d'Airfield et de Canal Digitaal.

Le litige viendra de la part de deux sociétés belges qui gèrent les intérêts des auteurs, celles- ci prétendent qu'Airfield effectue une rediffusion de programmes déjà transmis par les organismes de radiodiffusion et qu'elle

devrait obtenir une autorisation pour l'utilisation du répertoire des auteurs dont elles gèrent les droits.
La Cour de justice estime qu'en principe le fournisseur de bouquet satellitaire doit obtenir une autorisation des titulaires des droits d'auteur …

Quelle est la nature juridique de ce contrat par lequel l'exploitant du satellite met à la disposition de ses clients les répéteurs ?
Le contrat est assez souvent un contrat relevant du commerce international soumis en cas de litige à arbitrage, l'arbitre faisant application des usages du commerce spatial.
Pour la plupart des juristes de droit français, on est en présence d'un contrat de location, il y a mise à disposition d'un canal, mais le contrat est mâtiné de certains éléments relevant du contrat d'entreprise : l'exploitant fournit un service ; il assure la gestion, la maintenance et la surveillance du système composé du ou des satellites en liaison avec les stations au sol.

Le contrat est conclu à titre onéreux, il est général à durée déterminée.

La garantie de durée de vie. À titre d'exemple, cité à la RFDA 2001.429 : Hughes est le constructeur, l'acquéreur et actuel propriétaire du satellite est Western Union, cette dernière vend les transpondeurs à PBS. Le contrat de vente des transpondeurs prévoyait que le propriétaire du satellite qui vendait les transpondeurs garantissait à l'acquéreur que les 4 transpondeurs seraient utilisables pendant 10 ans, qui était la durée de vie du satellite prévue par Hughes. L'incident : une consommation excessive d'hydrazine se produit, ce qui raccourcit la durée de vie du satellite de 9 mois, PBS agit contre Hughes pour rupture de la garantie, l'affaire est réglée à l'amiable.

On prévoit parfois des clauses de résiliation moyennant un prix à la charge de l'utilisateur.

Le satellite peut comporter une trentaine de répéteurs / transpondeurs. Le client, radiodiffuseur, prend en location un répéteur, deux répéteurs, un quart de répéteur... Chaque transpondeur reçoit des signaux en provenance de station au sol. Le signal est transféré sur une autre fréquence, il est amplifié et en liaison descendante il est renvoyé en direction d'une autre station au sol.

Les loyers alloués au loueur, l'exploitant du satellite, permettent à ce dernier de rembourser les emprunts réalisés auprès des établissements de crédit. Un satellite géostationnaire coûterait de 60 à 80 millions de dollars, le prix du lancement 100 millions de dollars, la prime d'assurance 50 millions de dollars, soit un coût total de 250 millions de dollars. Les établissements de crédit surveillent l'activité de leur client, vérifie la solvabilité des utilisateurs, le respect d'une durée minima de location, l'absence de contentieux concernant les locations en cours …

Caf la situation très particulière de Paradigm. Astrium a fabriqué plusieurs satellites, ils sont acquis par une autre société membre du groupe EADS, cette société les met en concession auprès de l'armée britannique pour un service de fournitures de communication aux troupes anglaises dispersées à travers le monde, Giobbe et Vecchiatto, La gestion des risques dans le cadre d'un PFI. L'exemple de Paradigm au Royaume Uni, Colloque, p. 93

Le traitement économique du risque. L'exploitant ne peut pas garantir à ses clients la continuité du service satellitaire. Le satellite et les répéteurs (le satellite peut en comporter une cinquantaine) peuvent connaître des défaillances temporaires, il peut y avoir des interruptions dans le service, il faut tenir compte de l'incidence des interférences qui endommagent la qualité des signaux reçus ou transmis.
Sur les interférences, voir Ravillon, Chronique de droit spatial, RFDA 2013.210
L'exploitant du satellite, plus ou moins puissant vis-à-vis de ses cocontractants utilisateurs des utilités du satellite, fait face aux risques d'interruption du service de différentes façons

Dans les contrats - dont le contenu évolue compte tenu de l'évolution et du progrès des techniques - il arrivait et il arrive que l'exploitant traite différemment ses clients, certains sont privilégiés par rapport aux autres. Les mieux placés se voient promettre la continuité du service, un répéteur est en panne, on leur attribuera un répéteur qui est disponible ou mieux encore on retirera l'usage d'un répéteur qui fonctionne à son actuel utilisateur pour l'attribuer au client privilégié, qui paie par définition un prix plus élevé. On va dépouiller l'un pour vêtir l'autre.

Un défaut survient. On donne l'accès au locataire d'un équipement redondant, mis en réserve. En général, les clients qui ont contracté avec l'exploitant alors que le satellite n'est encore mis sur orbite sont mieux placés que les locataires qui ont contracté plus tardivement avec l'exploitant, le satellite déjà mis en orbite et en exploitation.

Un défaut survient, mais il n'y a pas de répéteur libre et disponible. Il est possible que l'exploitant ait pris l'engagement envers le locataire d'attribuer un répéteur en remplacement. Il y a ce que les contrats appellent des transpondeurs préemptibles : ce sont des répéteurs attribués à des locataires utilisateurs moins choyés. On va retirer l'accès du répéteur à ces locataires de la piétaille et on va l'attribuer au locataire à privilège. À l'avance l'exploitant du satellite s'est réservé à tout moment le droit de reprendre l'usage du répéteur pour l'attribuer à un autre client en difficulté. Cette pratique contractuelle serait en recul à raison de l'accroissement du nombre des satellites lancés dans l'espace.

Les contrats conclus entre les exploitants et les utilisateurs comportent le plus souvent des clauses de non responsabilité et de non recours.
Le contrat prévoit parfois des clauses de réduction du loyer en cas d'interruption du service et de défaut de fonctionnement du satellite (transpondeur failure). La clause ne joue pas en principe si le trouble est dû à des causes extérieures, comme des interférences tierces.
En général l'exploitant s'exonère de toute responsabilité, directe ou indirecte, en cas de mauvais fonctionnement du satellite et de ses composants.. Les contrats excluent en général la réparation du dommage commercial dit indirect subi par le client (correspondant aux pertes d'exploitation) en cas de non fonctionnement du répéteur.
La clause devrait être inopposable en cas de dommage causé à l'utilisateur par un exploitant coupable d'un dol, auquel on peut assimiler la faute lourde. Les clauses ne sont efficaces qu'en ce qui concerne la faute simple de négligence.

Mireille Couston, Droit spatial, p. 192

La loi du 3 juin 2008 interdit au locataire utilisateur de se retourner contre le fabricant du satellite ou contre les équipementiers fabricants des composants ou contre le lanceur, art. 20.

En revanche elle n'impose pas la solution de l'article 20 et de l'exonération de responsabilité dans les relations contractuelles entre l'exploitant et l'utilisateur. La loi du 3 juin 2008 exclut en effet de son domaine les conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial pour les utilisateurs. Les clauses d'exonération sont possibles, il n'y a pas de règle légale qui impose le non recours.

On fait ainsi état d'un contentieux entre EUTELSAT et une chaîne chinoise, il y avait eu interruption d'un répéteur pour des causes techniques voire politiques, Laurence Ravillon, Chronique de droit spatial, RFDA 2010.261

Madame Revillon cite, dans son article publié à la revue de jurisprudence commerciale 2013.284, un arrêt du 22 février 2012 rendu par la cour d'appel de Paris. Le contrat d'attribution de capacité de secteur spatial liait Eutelsat à un client. Celui-ci avait l'usage de répéteurs du satellite Sesat pour 5 ans. Le contrat contenait une clause limitative de responsabilité. Survient une défaillance de l'un des répéteurs. Le client cesse de payer les factures. Eutelsat réplique en résiliant le contrat et saisit la justice. La cour d'appel considère que l'exploitant du satellite n'assumait qu'une obligation de moyens et que les performances des répéteurs et la qualité des liaisons n'étaient pas garanties par Eutelsat. La validité de la clause est donc admise.

Paris, 28 juin 2013, RFDA 2013 obs. Ravillon, un contrat de prestation de services de captation et de transmission d'un bouquet de 11 chaînes de télévision africaines. Retard dans le paiement. Résiliation. Globecast assume une obligation de moyens. On n'avait pas relevé d'indisponibilité de l'une des chaînes retransmises, Globecast a rempli ses obligations, aucun dégrèvement ne peut être obtenu par le client, l'opérateur doit recevoir plus de 51 000 euros de la part de Cœur de cible.

Il y a des clauses de résiliation du contrat dans les cas extrêmes : le répéteur a des spécifications inférieures aux prévisions contractuelles de manière permanente sur une durée de 30 jours par ex.

Le contentieux. L’arbitrage.

Section IV. La radio navigation

Le point de départ, c’est le système américain, le Global Positioning System, GPS, qui est un système de positionnement par satellite qui permet de repérer et de localiser des véhicules, des navires, des avions, des personnes en randonnée dotés d’un récepteur et de les guider. Ce système fournit des signaux de précision pour la datation, la navigation et le positionnement. Aide à la circulation routière. On parle de systèmes intelligents de transport SIT. Améliorer la sécurité de la navigation maritime et fluviale.

La géolocalisation
Une technique pour déterminer les va et vient d’une personne. L’espionnage moderne.
Le GPS peut être utilisé par une entreprise de transport pour surveiller ses salariés, voir Semaine Juridique septembre 2012 obs. Bon - Garcin. Voir L. Ravillon, RFDA 2014.408. Possibilité pour un transporteur de suivre en temps réel l’évolution de la flotte de ses camions
Certains assureurs utilisent ou souhaitent utiliser le GPS pour apprécier le calcul des primes d’assurances.
Le GPS peut être utilisé et installé comme mouchard sur un véhicule à l’insu de son propriétaire pour connaître ses allées et venues
(Qu'il faut distinguer du « bornage » qui permet grâce aux données possédées par les entreprises de télécommunications de connaître les itinéraires d’une personne utilisatrice d’un téléphone portable)
La licéité du procédé
Lorsque la pose est ordonnée par un juge d’instruction, le procédé avait été validé par un arrêt de la chambre criminelle, voir Dalloz obs. Jean Pradel.
La chambre criminelle en revanche n’avait pas admis dans deux arrêts du 22 octobre 2013, B., le recours à la géolocalisation ordonnée ou autorisée par le procureur de la république durant l’enquête préliminaire. La technique de géolocalisation (pour permettre le suivi des téléphones utilisés par le suspect et surveiller ses déplacements en temps réels) constitue une ingérence dans la vie privée dont la gravité nécessite qu’elle soit exécutée sous le contrôle d’un juge. L’arrêt était rendu au visa l’article 8 CEDH.
Le parquet s’est offusqué de cette jurisprudence, une loi du 28 mars 2014 a été adoptée pour valider sous certaines conditions le procédé, ces dispositions ont été introduites dans le code de procédure pénale aux articles 230-32 et suivants.
Myriam Quéméner, Circulaire sur la géolocalisation, D. 2014.1088
C.Pelletier, Géolocalisation et loyauté de la preuve, Revue des contrats, septembre 2014, p. 440

La Cour de Strasbourg a connu d’un recours formé par un allemand se plaignant de mesures de surveillance notamment par GPS permettant sa localisation, mesures ordonnées conformément à la procédure pénale allemande. La CEDH, 2 septembre 2010, a rejeté le recours. La surveillance du complice par GPS était justifiée.

Le système américain a été lancé à la fin des années 70, il était primitivement à finalité militaire, il a été ouvert en 2000 par le président Clinton aux activités civiles, il a été mis fin du brouillage. Système fourni gratuitement.

Ces systèmes sont utilisés dans le secteur des transports, des télécommunications, de l’agriculture, de l’énergie. Les pouvoirs publics y ont recours dans des finalités de police, de gestion des frontières et pour les services d’urgence.

Les programmes européens de radionavigation par satellite : il en existe en principe deux, Egnos et Galileo, qui sont intégralement financés par l’Union européenne.

EGNOS, European Geostationary Navigation Overlay Service, est le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire, il fournit des signaux d'une précision de l'ordre de 1 à 3 mètres en horizontale et de 2 à 4 mètres en verticale. Renforce et augmente les informations données par le GPS américain. Permet de compléter les signaux GPAS. C'est un système qui complète le GPS., il demeure dépendant de la disponibilité de signaux GPS pour effectuer certaines opérations de calcul ou de correction. Le programme EGNOS vise à améliorer la qualité des signaux émis par les systèmes mondiaux de radionavigation par satellite, dit GNSS. Le programme EGNOS tend à améliorer la qualité des signaux ouverts par les systèmes mondiaux de navigation. C'est une infrastructure qui corrige les signaux ouverts émis par les systèmes mondiaux de radionavigation par satellite. Ce système fonctionne grâce à des stations au sol et à plusieurs transpondeurs installés sur des satellites géostationnaires. Le GNSS est un système mondial de géolocalisation, de synchronisation et de navigation par satellite. Pour faire atterrir un avion, guidage latéral et vertical, ou pour guider les navires par mauvais temps. Exploitation et maintenance confiée à la SAS ESSP European Satellite Service Provider de siège toulousain, l'ESA étant maître de l'ouvrage. Le service ouvert Egnos est actuellement en service, il est utilisable par l'aviation européenne depuis mars 2011, ce service est intéressant en particulier pour l'approche des petits aéroports, il est utilisé à Blagnac depuis mai 2012. Il utilise 3 satellites et un réseau de 40 stations au sol, il améliore à travers l'Europe la précision des signaux de navigation GPS. Un risque d'erreur sur 10 millions. La prochaine génération d'EGNOS est prévue pour 2020.
Egnos offre un service ouvert qui est gratuit, il offre un service de diffusion de données à caractère commercial, un service de sauvegarde de la vie.

GALILEO désigne le programme européen de navigation par satellite qui devrait fournir des informations de géo localisation d'une extrême précision, grâce à une constellation de 30 satellites. Ce programme a connu une gestation longue et onéreuse. Avant- projet en 1999. L'objectif est de mettre en service un système indépendant de la défense américaine. Un règlement du 21 mai 2002 avait créé l'entreprise commune Galileo qui a été ensuite dissoute. En 2002, il était prévu qu'un consortium de 8 entreprises privées prendrait en charge les frais de déploiement. On s'est aperçu rapidement que les industriels (Thales Alenia, Matra) ne voulaient pas assurer les risques financiers. On s'est alors résolu pour le financement public, UE et ESA. Voir l'étude de Mme Bernadette Le Baut- Ferrarese, RFDA 2008.169. On parle de plusieurs milliards d'euros de dépenses. Coût d'exploitation de Galileo et d'EGNOS pour 2007-2013 : 3 405 millions d'euros.

La mise en place du système.
Ont déjà été lancés les satellites précurseurs de la constellation Galileo pour sécuriser les fréquences attribuées à la constellation. Arianespace a lancé le 21 octobre 2011 les 2 premiers satellites de la constellation, construits par Astrium. Deux autres un an plus tard.

On prévoyait le déploiement de la constellation Galileo dans les années 2014/2015.

Les deux premiers satellites opérationnels devaient être déployés le 22 août 2014, mais l'opération a échoué, les deux satellites devaient être mis en orbite à 23 522 km, ils se sont trouvés à 17 000 km de la Terre, les satellites se trouvent sur une orbite elliptique au lieu de se trouver sur une orbite circulaire. Chacun des satellites a coûté 100 millions d'euros et le lancement 75 millions. D'autres sources parlent de 140 millions d'euros de pertes.

Il y a eu une défaillance de l'étage supérieur du lanceur Soyouz, plus précisément de la centrale inertielle qui estime la vitesse et la position de la fusée. L'un de deux panneaux solaires de chaque satellite ne s'est pas déployé
10 satellites devaient être mis en orbite par des fusées russes, 12 par Ariane 5. Il y a eu un défaut dans l'allumage de l'étage supérieur, ce qui expliquerait l'erreur de trajectoire. Il y a eu une panne d'alimentation en hydrazine de l'étage supérieur Fregat. Le carburant alimentant les moteurs a gelé durant le vol.
Il ne se serait pas agi d'un défaut de conception, mais d'un problème de fabrication et d'installation. Les plans de montage du Fregat n'ont pas été élaborés avec suffisamment de rigueur.
Aucune assurance n'avait été prise.

Voir la chronique de Laurence Ravillon, relatant les incidents récents, RFDA 2014.401.

Les deux premiers satellites auraient été replacés sur une bonne orbite. D'autres sources parlent seulement d'un seul.

Le contrat de lancement est mis en œuvre par l'agence spatiale européenne pour le compte de la commission

européenne.
Ces satellites sont construits par l'allemand OHB Technology allié au Surrey Satellite Technology.
On a ensuite fait également appel à Airbus et Thales.
Ces satellites d'un poids de 700 kg doivent être placés en orbite circulaire à 23 222 km d'altitude.
Le coût annuel de maintenance de Galileo, une fois opérationnel, serait de 800 millions d'euros par an. Le conseil européen du 19 février 2013 a cependant décidé de réduire l'enveloppe financière octroyée à Galileo, 6,3 milliards pour le cadre 2014-2020. Il y aura des retombées dans l'industrie des hautes technologies et une perspective de recettes. Certains veulent instaurer une taxe sur la détention d'un récepteur. Il s'agit d'un système à finalités exclusivement civiles. Il permettra de s'affranchir des systèmes étrangers.
Services de radionavigation, de localisation et de synchronisation par satellite.

Annie Martin, Galileo, Chronique d'une politique spatiale européenne annoncée, CREDIMI, 2009, Litec

C'est la Commission européenne qui a la responsabilité de la gestion des programmes, elle gère les aspects relatifs à la sécurité des systèmes

Un accord de Dromoland Castle, Co. Clare, a été conclu le 26 juin 2004 entre les États-Unis et les États européens et la Communauté. Cet accord est provisoirement appliqué en attendant son entrée en vigueur. Accord de coopération entre les signataires. Il convient que le GPS et GALILEO soient compatibles en matière de radiofréquences et qu'ils soient inter opérables, dans la mesure du possible, au niveau de l'utilisateur non militaire. On parle d'interopérabilité au niveau utilisateur, lorsque l'utilisateur dispose d'un récepteur disposant d'un système combiné permettant de capter un ensemble de satellites GPS et GALILEO. L'accord contient des dispositions sur les bandes de fréquence. Les parties s'assurent de la conformité aux exigences de l'OACI, de l'OMI et de l'UIT. Éviter les interférences. L'union européenne a approuvé cet accord par une décision du conseil de l'UE du 12 décembre 2011.

Un règlement n° 912/2010 du 22 septembre 2010 crée l'Agence européenne du GNSS européen, global navigation satellite system. Règlement modifié par le règlement n° 512/2014 du 16 avril 2014.
Ce règlement édicte des dispositions concernant les activités d'homologation de sécurité des systèmes GNSS européens. Il existe au sein de l'Agence un conseil d'homologation de sécurité. Les questions relatives aux clés de vol relève d'une autorité de diffusion cryptographique. L'agence du GNSS européen a son siège à Prague, décision du 10 décembre 2010.
Il existe un conseil pour la sécurité des systèmes GNSS européens : c'est un groupe d'experts, décision du 20 avril 2009.
Il existe un groupe d'experts sur l'évolution des missions des systèmes européens de navigation par satellite, décision du 6 octobre 2010

Il est prévu que Galileo comprenne plusieurs services : un service ouvert, un service de sauvegarde de la vie humaine, un service commercial payant, un service gouvernemental sécurisé. Galileo contribue également au système COSPAS-SARSAT pour détecter les signaux de détresse transmis par des balises.
On prévoit la mise en place d'un centre de service GNSS (GSC) à Madrid pour assurer l'interface entre le système Galileo et les utilisateurs des services ouvert, service commercial et service de sauvegarde de la vie. L'accord États-Unis /Europe prévoit un service mondial de recherche et de sauvetage.

Le secteur des applications sensibles.
Il donne lieu à un accès restreint. Il est prévu, en ce qui concerne le système mondial de radionavigation par satellite issu du programme Galileo, un système public réglementé dit PRS. C'est un système réservé dans un secteur particulier. Dans ce cadre spécifique, les signaux du programme Galileo sont réservés à des utilisateurs autorisés par les gouvernements pour les *applications sensibles*. Une décision n° 1104/2011 du 25 octobre 2011 concerne les modalités d'accès à ce service public réglementé. Le PRS est le service le plus sensible, il doit être d'une fiabilité absolue. L'accès à ce service est réservé à des utilisateurs faisant l'objet d'un contrôle permanent.
Une décision du conseil de l'UE du 22 juillet 2014, 2014/496/PESC, prévoit que si la situation internationale l'exige ou s'il y a une menace sur l'exploitation du système mondial de navigation par satellite européen, des mesures de sauvegarde peuvent être prises ; des mesures provisoires sont décidées en cas d'urgence par le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité.
Il y a les usagers du PRS : les États membres, le conseil, la commission, le service européen pour l'action extérieure

SEAE, certains États tiers, certaines organisations internationales.
Il y a les utilisateurs du PRS qui sont des personnes autorisées par un usager du PRS à détenir ou utiliser un récepteur PRS.

Il convient de mettre en place un système de performance qui devrait avertir quand le signal n'est pas bon. On prévoit la mise en place d'un centre de références Galileo sur le site de Noordwijk. On prévoit l'installation sur la surface du globe de stations de mesures Galileo, stations GSS, pour effectuer des mesures de pseudo distance et collecter les signaux émis par les satellites pour en surveiller la qualité : Madère, Tokyo, Kerguelen.
Voir la décision du 6 juin 2013 de la commission.

La France a conclu le 12 juin 2013 un accord avec l'Union européenne et l'agence du GNSS européen, accord publié par décret du 15 décembre 2014, JO du 17 décembre 2014 p. 21135. Le réseau mondial des stations terrestres du système du programme Galileo comprend, outre une station, six centres. Par les six centres, existe le centre de surveillance de la sécurité Galileo. Le GNSS supervise la sécurité du système, il joue un rôle important en ce qui concerne le SPR, accès au service réglementé. Le GNSS doit être installé en France et au Royaume-Uni. Le centre principal sera à Saint Germain en Laye au Camp des Loges, un autre à Swanwick.

On retrouve le problème de la responsabilité, en particulier en cas d'interruption de la fourniture des services.

Mireille Couston, La responsabilité des opérateurs du fait de la défaillance du signal satellitaire dans le cadre d'un système GNSS et plus spécifiquement dans le cadre des systèmes Galileo et Egnos, RFDA 2011.373
La loi du 3 juin 2008 ne légifère pas en ce domaine.
Le système dépend de l'UE qui est une association d'États et donc une entité de droit international public.
L'exploitant peut être une entité délégataire fonctionnant à l'instar d'une entreprise commerciale opérant contre rémunération.

L'ESA a publié en date du 12 mars 2013 un communiqué de presse. Une position au sol a été déterminée en ce jour aux Pays Bas sur le site de l'ESTEC qui est le centre technique de l'ESA grâce à l'aide de 4 satellites Galileo et des installations au sol en Italie et en Allemagne.
Le déploiement du système commence en 2013. Les services initiaux de Galileo devraient débuter au plus tôt fin 2016 quand une dizaine de satellites seront en marche. La constellation pourrait posséder 26 satellites opérationnels en 2018. La capacité opérationnelle complète est envisagée pour 2020.
L'ESA apparaît comme agent de conception et d'approvisionnement pour le compte de la Commission européenne.

On prévoit un financement de 7 milliards d'euros de 2014 à 2020.

Un comité interinstitutionnel Galileo a été institué composé d'un représentant de la Commission, 3 du Conseil, 3 du Parlement européen.
Voir le règlement n° 1285/2013 du 11 décembre 2013 pour l'exploitation des systèmes européens de radionavigation par satellite.

La Suisse a noué une coopération avec l'Union européenne pour accéder aux programmes européens de navigation par satellite, une décision du Conseil de l'UE en date du 23 septembre 2013 est relative à la signature de cet accord le 18 décembre 2013, publié au JOUE du 20 janvier 2014. Cet accord donne lieu à application provisoire à compter du 1° janvier 2014.

L'Ukraine se trouve dans la même situation, un accord de coopération a été conclu le 1° décembre 2005 entre l'Ukraine et la CE concernant un système mondial de navigation par satellite (GNSS), accord approuvé le 25 novembre 2013 par le Conseil de l'UE, JOUE du 26 avril 2014.

Il existe d'autres systèmes de radionavigation, autres que le système américain ou le système européen.
Les russes ont le système Glonass.
Les chinois le système Beidou, à vocation militaire.
Le Japon dirige le système QZSS. L'Inde développe le système INRSS.